

WIATR



magazyn dla żeglarzy

pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych

LISTOPAD 2011

**FRANCK
CAMMAS**

Król oceanów

**WIATR
NA EKRANIE**

**Przegląd filmów
żeglarskich**

CHORWACJA

**Wybierzcie z nami
perły Adriatyku**

2786 godzin SŁONECZNYCH W ROKU
Zbyt dużo na jedną reklamę
Wystarczająco na idealne wakacje



Fot. Renco Kosinović

CHORWACJA
PREFEROWANY KIERUNEK ROKU 2011/2012

ECTAA EUROPEJSKIE ZRZESZENIE AGENCJI
TURYSTYCZNYCH I TOUR OPERATORÓW

Mały kraj na wielkie wakacje

www.chorwacja.hr

OD REDAKCJI

Wiatr na ekranie

Przegląd Filmów Żeglarskich Jacht Film. Obieramy kurs na kino „Wisła”

Po obejrzeniu podczas warszawskiego przeglądu filmów górskich „Dotknięcia pustki” i „Północnej ściany”, pozazdrościłem miłośnikom gór takiej imprezy. I zacząłem się zastanawiać, dlaczego nie ma w Polsce przeglądu filmów żeglarskich.

Tak narodził się pomysł zorganizowania Jacht Filmu. Dziś, po kilku miesiącach przygotowań, mogę was zaprosić do warszawskiego kina „Wisła” na niezwykle filmy o morzu i żeglowaniu (19-20 listopada).

Przeszukałem archiwa Telewizji Polskiej i Wytwórni Filmów Dokumentalnych. Wytropiłem informacje o filmach marynistycznych w internecie. Baza tytułów zaczęła systematycznie się powiększać. Odnalazłem polskie filmy archiwalne nie pokazywane przez ostatnie kilkanaście

lat, między innymi o kapitanie Konstantym Maciejewicz, o Leonidzie Telidze, Mariuszu Zaruskim czy o żaglowcach „Dar Pomorza” i „Zew Morza”. Udało się także znaleźć te, które nakręcili w ostatnich latach młodzi reżyserzy („Morze twoimi oczami” czy „W poszukiwaniu legendy”).

jacht film

W trakcie przeglądu zaprezentujemy ponadto obrazy dotyczące wydarzeń z historii światowego żeglarstwa. Zobaczycie „Na głęboką wodę” – dokument poświęcony tragicznemu epizodowi z regat Golden Globe 1968 – a także nagrodzony Oscarem w 1951 r. film o wyprawie tratwą „Kon-Tiki” przez Pacyfik. Jednym

z najciekawszych wydarzeń będzie premierowy pokaz filmu Macieja Cuskiego „Kruzenshtern” (2009 r.).

Odbędzie się także spotkanie „Morze i film” poświęcone robieniu zdjęć i kręceniu filmów na morzu. Poprowadzi je Andrzej Radomiński, żeglarz, reżyser oraz twórca filmów o tematyce podróżniczej i przyrodniczej.

Partnerem głównym Przeglądu Filmów Żeglarskich Jacht Film jest stocznia Delphia Yachts z Olecka. Współorganizatorem imprezy jest kino „Wisła” znajdujące się przy Placu Wilsona, w centrum Żoliborza (bezpośrednio przy stacji metra Plac Wilsona). Bilety można już kupować w kasie kina. Patroni medialni: magazyn „Wiatr”, kanał telewizyjny Travel Channel, portal Szantymaniak.pl.

Więcej o imprezie na stronie internetowej www.jachtfilm.pl.

Andrzej Minkiewicz

Tego nie można przegapić

Cykl relacji z regat okołoziemskich Volvo Ocean Race zagości w listopadzie na antenie telewizyjnej „Czwórki”.



Stacja wyemituje serię relacji poświęconych kolejnym etapom rejsu. Pierwszy odcinek obejrzymy 9 listopada około północy (po filmie). Powtórki zostaną wyemitowane w sobotę, 12 listopada, o godz. 10.30 oraz we wtorek, 15 listopada, o godz. 13.30.

Następny odcinek cyklu będzie miał premierową emisję w środę 16 listopada około północy (po filmie). Powtórki zostaną wyemitowane w sobotę, 19 listopada, o godz. 10.30 oraz we wtorek, 22 listopada, o godz. 13.30. W kolejnym miesiącu cykl zostanie wznowiony w środę 21 grudnia.

Regaty Volvo Ocean Race 2011-2012 są jedenastą edycją imprezy, która pierwszy raz odbyła się na przełomie 1973 i 1974 r. pod nazwą The Whitbread Round World Race. Jachty pokonają 39 000 mil. Odwiedzą 10 portów etapowych. Zmagania żeglarzy będzie można śledzić na Facebooku i Twitterze, a filmy z wyścigu pojawią się w serwisie YouTube.

Zamów magazyn „Wiatr” do domu

Teraz magazyn „Wiatr” może trafić co miesiąc do Waszych domowych skrzynek pocztowych. Wystarczy zamówić comiesięczną przesyłkę z gazetą.

Magazyn „Wiatr”, pierwszy bezpłatny miesięcznik o sportach wodnych, dostępny jest w sklepach żeglarskich,

klubach, marinach, przystaniach, w tawernach i wybranych hotelach. A także w wersji elektronicznej, w formacie PDF. Żeglarze, którzy chcą otrzymywać pismo do domowej skrzynki, mają możliwość zamówienia przesyłki indywidualnej.

► Prenumerata półroczna (6 numerów) kosztuje 27 zł.

► Prenumerata roczna (12 numerów*) kosztuje 54 zł.

*UWAGA! Magazyn „Wiatr” ukazuje się 11 razy w roku. Numer świąteczny jest wydaniem datowanym na grudzień i styczeń. Zamawiając prenumeratę, czytelnik otrzymuje 6 lub 12 kolejnych numerów.

CZARTER jachtów żaglowych i motorowych na wodach całego świata. **REJSY** turystyczne. **SZKOLENIA** oficerskie i kapitańskie na s/v Kapitan Borchardt. **SAFARI** nurkowe. **PODRÓŻE** egzotyczne. **UBEZPIECZENIA** żeglarskie YACHT-POOL

www.agantrus.pl

AGANTRUS Sailing & Travel Agency, 03-335 Warszawa, ul. Syrokomli 7/13 kl. III, tel. (+48) 503 414 419, fax (+48) 22 414 17 17, e-mail: info@agantrus.pl

reklama

WIND CONVERTER

°B	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
węzły	0	1-3	4-6	7-10	11-16	17-21	22-27	28-33	34-40	41-47	48-55	56-63	>63
m/s	0-0,2	0,3-1,5	1,6-3,3	3,4-5,4	5,5-7,9	8-10,7	10,8-13,8	13,9-17,1	17,2-20,7	20,8-24,4	24,5-28,4	28,5-32,6	>32,6
km/h	0	1-6	7-11	12-19	20-29	30-39	40-50	51-62	63-75	76-87	88-102	103-117	>117
opis	cisza, flauta	powiew	słaby wiatr	łagodny wiatr	umiarkowany wiatr	dość silny wiatr	silny wiatr	bardzo silny wiatr	sztorm	silny sztorm	bardzo silny sztorm	gwałtowny sztorm	huragan



Wybieramy perły Chorwacji

Stwórzmy razem polski ranking chorwackich atrakcji

Brytyjski dziennik „The Daily Mail” opublikował artykuł zatytułowany „Sześć rzeczy, które należy zrobić w Chorwacji”. Ranking jest ciekawy, ale czy Polaków fascynuje to samo co Anglików? Oni preferują wycieczki rowerowe, zachwycają się koronkami i drewnianymi zabawkami. Mamy wrażenie, że polscy żeglarze i turyści kochają ten kraj za coś innego. Dlatego wraz z czytelnikami „Wiatru” chcemy stworzyć własny ranking, bo przecież zwiedzanie wybrzeży Adriatyku to od lat polska specjalność. Prosimy, zgłaszajcie swoje propozycje na stronie internetowej magazynu „Wiatr” oraz na naszym Facebooku – www.facebook.com/MagazynWiatr. Autorzy najciekawszych wpisów otrzymają przewodniki wydawnictwa Pascal, mapy turystyczne oraz najnowsze wydanie książki „Szczęśliwy powrót” C.S. Foreстера.

Od stycznia do września 2011 r. Chorwację odwiedziło ponad pół miliona polskich turystów. Było wśród nich około 30 tys. polskich żeglarzy, którzy pływali na chorwackich jachtach czarterowych. Gdzie zrobiliście

najpiękniejsze zdjęcia? Dokąd wracacie wspomnieniami w jesienne wieczory? Co was najbardziej urzekło w Chorwacji?

Dubrownik, Korčula, Hvar, Park Narodowy Kornati (małe, skaliste, surowe

we i bezładne skrawki lądu – niektóre jak szczyty piramid wystające ponad powierzchnię morza) czy może któraś z wysp lub miejscowości z północnej części kraju? Czasopismo National Geographic poleciło w tym roku Istrię jako jeden z dziesięciu najbardziej atrakcyjnych kierunków turystycznych na świecie. Brytyjski Telegraph wskazał na Šoltę, którą zaliczył do sześciu najpiękniejszych mniej znanych wysp w Europie, które należy odwiedzić.

A może wyspa Brač leżąca na południe od Splitu, z drzewami oliwnymi, plażami i świetną kuchnią. Amerykańskie czasopismo „Islands” wpisało Brač na listę dziesięciu najbardziej atrakcyjnych wysp do życia na świecie (obok Big Pine Key z Florydy, greckiej Krety, nowozelandzkiej Waiheke, Curacau

z Antyli Holenderskich, hawajskiej wyspy Maui, malezyjskiej Langkawi, karaibskich wysp Nevis i Grand Cayman oraz Palau z Oceanu Spokojnego).

Zapewne wielu z was poleci dalmatyńską wyspę Vis, którą pismo Financial Times zaliczyło do pięciu pereł Morza Śródziemnego. Zdaniem dziennikarzy brytyjskiego dziennika to miejsce jest odpowiednie dla wszystkich, którzy chcą uciec od miejskiego gwaru i szybkiego trybu życia. Natomiast dziennik Guardian opublikował artykuł, w którym zaprasza turystów do odwiedzenia wysp Lošinj, Korčula, Pak, Vis i Hvar, pisząc, że są to najlepsze wyspy na wypoczynek.

W zestawieniu „The Daily Mail” bezkonkurencyjne okazało się zwiedzanie murów miejskich Dubrownika.



Rodzinne żeglowanie na katamaranie

NOWOŚĆ! Bogaty program dla dzieci!

www.blue-sails.com

WAKACJE 2012
Zniżka za wczesną
rezerwację
do końca grudnia



(22) 211 15 45
info@blue-sails.com
Popradzka 17/57
04-979 Warszawa



Taki wybór trudno kwestionować. Autor artykułu przypominał, że miasto to zostało niedawno uznane w USA za jedno z trzech najbardziej romantycznych miejsc na świecie (oprócz Buenos Aires i Bora Bora), wyprzedzając Paryż i Wenecję. „Dubrownik znajduje się między Adriatykiem i Górą Dynarskimi. Jest dobrze zachowanym miastem kamienia i światła, a jego długie mury z XIV w. uznawane są za jedne z najpiękniejszych w Europie. Starówka jest pełna zabytków średniowiecznych, renesansowych i barokowych oraz sklepów, restauracji i galerii” – czytamy w dzienniku.

Drugie miejsce *ex aequo* zajęły trufle i wycieczki rowerowe po Istrii, którą porównuje się z Toskanią (wydawnictwo turystyczne Lonely Planet uznało chorwacką część półwyspu za jedną z najciekawszych atrakcji turystycznych w 2011 r.). Brytyjczycy polecają wybrzeże i zieloną część Istrii, gdzie po wąskich i stromych uliczkach można dojść do średniowiecznych miast i wsi. Zauważają, że jest to idealne miejsce dla rowerzystów mogących korzystać z wielu dobrze oznakowanych tras.

Na trzecim miejscu znalazły się zadarskie organy morskie i instalacja

„Pozdrowienie dla słońca”, w której odbija się jeden z najpiękniejszych zachodów. Autor podkreśla, że Zadar jest pięknym i zabytkowym miastem, łatwo dostępnym, ponieważ można tam dotrzeć tanimi liniami lotniczymi.

Kolejne atrakcje w brytyjskim rankingu zaskakują. Czwartą pozycję zajęły zabawki z miejscowości Zagorje (leżącej na północ od Zagrzebia). W mających długą historię manufakturach mistrzowie potrafią wystrugać z różnych rodzajów drewna 50 zabawek, zdobionych ekologicznymi farbami. Na piątym miejscu znalazły się koronki z Lepoglavy oraz wysp Pag i Hvar. Listę zamyka Split, miasto, w którym zachowało się wiele pozostałości rzymskich.

Ranking „The Daily Mail” jest dość ciekawy, ale nam się wydaje, że w redakcji brytyjskiego dziennika nie ma zbyt wielu żeglarzy. Dziennikarze wolą oglądać drewniane zabawki niż

żeglować jachtem wokół wysp Parku Narodowego Kornati, który jest przecież perłą Adriatyku? Przebiegać w koronkach, niż popłynąć na Korčulę? No cóż, trudno. Nasz ranking zapewne będzie zupełnie inny. Stwórzmy go razem.



Zgłaszajcie swoje propozycje na stronie internetowej magazynu „Wiatr” – www.MagazynWiatr.pl oraz na naszym Facebooku – www.facebook.com/MagazynWiatr. Autorzy najciekawszych wpisów otrzymają przewodniki wydawnictwa Pascal, mapy turystyczne oraz najnowsze wydanie książki „Szczęśliwy powrót” C.S. Forestera.

Zaloga magazynu „Wiatr”

Tour Salon 2011

Podczas odbywających się od 19 do 22 października Targów Regionów i Produktów Turystycznych Tour Salon 2011 wystawcy wypelnili największe hale Międzynarodowych Targów Poznańskich. Dla miłośników sportów wodnych przygotowano sporo atrakcji.

Imponujące było stoisko województwa zachodniopomorskiego. O uwagę miłośników sportów wodnych zabiegały Kołobrzeg, Szczecinek, Myślibórz, Czaplinek z Pojezierzem Drawskim, Stępnica, Kamień Pomorski oraz Szczecin. Na konferencji województwa przedstawiono raport z budowy i renowacji marin tworzących Zachodniopomorski Szlak Żeglarski. Jerzy Raducha, kierownik Biura ds. Morskich Urzędu Miejskiego w Szczecinie, zaprezentował historię regat The Tall Ships Races oraz film poświęco-

ny finałowi imprezy w 2007 r., która odbyła się przy Wale Chrobrego. Jerzy Raducha zapowiedział też kolejny szczeciński finał The Tall Ships Races zaplanowany na sierpień 2013 r.

Na targach Tour Salon zainteresowanie budziły również stoiska Łeby, Sopotu, Pojezierza Kaszubskiego, Pojezierza Kujawsko-Pomorskiego i województwa pomorskiego. Pięknie prezentował się Kanał Elbląski, ciekawe stoisko miały Warmia i Mazury oraz firma Róża Wiatrów organizująca rejsy dla młodzieży.

Żeglarze mogli odwiedzić stoiska Norwegii, by dowiedzieć się, co słychać w szkiecach, Turcji, Grecji oraz Chorwacji, gdzie dostępne były mapy drogowe, przewodniki oraz wydawnictwa poświęcone najważniejszym chorwackim marinom żeglarskim. Na targach Tour Salon zaprezentował się także magazyn „Wiatr”.

BAKISTA

Zapraszamy na:

POZNAŃ
BOATSHOW
TARGI ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH

18-20 listopada

HALA: 6A STOISKO: 16

reklama



Nowe pomosty na przystani Jacht Klubu AZS w Szczecinie.

Fot. Andrzej Gedymin

Mariny za miliony

Powstaje niezwykły szlak – od Gryfina nad Odrą po Darłowo nad Bałtykiem

17 portów stworzy wkrótce Zachodniopomorski Szlak Żeglarski. Dofinansowana z dwóch programów unijnych inwestycja pochłonie prawie 186 mln zł. Na pogłębienie torów wodnych trzeba zaś dodatkowo wydać 49,5 mln zł. Po zakończeniu prac Pomorze Zachodnie wraz z Zalewem Szczecińskim i jeziorem Dąbie może się stać drugim po Mazurach najważniejszym akwenem żeglarskim w Polsce.

Do tej pory Pomorze Zachodnie było najbardziej niedocenianym i niedoinwestowanym regionem żeglarskim

HOLT Nautos
sklep żeglarski
BOSMAN
www.bosman.sklep.pl
HH
HELLT HANSEN

42 681 79 57 ul. Rudzka 129
604 64 58 08 93-438 Łódź

w kraju. Ale Odra, jezioro Dąbie, jezioro Dąbie Małe, Zalew Szczeciński i Zalew Kamieński to niezwykle akweny, rzucające urok na wszystkich, którzy z zatłoczonych Mazur przyjeżdżają na nich pożeglować.

Przez lata w regionie było niewiele inwestycji. Dziś szczecińscy żeglarze wreszcie widzą, że coś drgnęło. Na przystani JK AZS Szczecin zakończono budowę pomostów pływających o długości 105 m (inwestycja za milion złotych), przy których powstało 50 nowych miejsc cumowniczych. W najbliższych miesiącach rozpoczną się prace na przystani klubu SEJK Pogoń Szczecin. Basen portowy ma być przebudowany i powiększony aż do Dąbskiej Strugi, powstanie 59 nowych miejsc dla jachtów (kolejny milion złotych). W Wapnicy zostanie wyremontowany stary basen rybacki, zaplanowano budowę pomostów i zaplecza. W przystani będzie 30 miejsc postojowych (koszt przedsięwzięcia to 10 mln zł). Podobnej wielkości będzie zmodernizowana przystań w Wolinie (5,9 mln zł).

W Kamieniu Pomorskim nowy port wraz z falochronem i pomostami pływającymi o łącznej długości 600 m pozwoli wygospodarować aż 240 miejsc dla jachtów (inwestycja za 20,4 mln zł). Na żeglarskiej mapie Polski pojawi się Niechorze (gmina Rewal), gdzie powstanie port dla 48 jachtów (37 mln zł). Nowy budynek (na razie w stanie surowym) został

wzniesiony w marinie w Kołobrzegu. Zaplanowano przebudowę nabrzeża, staną też pomosty z miejscami dla 67 łodzi (10,6 mln zł). Wykop pod basen portowy dla 44 jachtów prowadzony jest w Mielnie (inwestycja za niecałe 9 mln zł). Trwa przetarg mający wyłonić wykonawcę przebudowy basenu rybackiego w Darłowie, gdzie będzie 67 miejsc przy pomostach (1,5 mln zł). Sprawnie przebiega wielki remont portu jachtowego w Basenie Północnym w Świnoujściu. Docelowo będzie tu 400 miejsc dla jachtów (18,6 mln zł). Otwarto już wyremontowany port na Kanale Młyńskim w Stepnicy. To bardzo lubiane miejsce przez żeglarzy. W Gryfinie, na prawym brzegu Odry Wschodniej, przystań powstanie za dwa lata (18 mln zł). Na mapę nowych inwestycji powróciła niedawno Lubczyna. Jeśli żeglujemy ze Szczecina na północ, przez Dąbie Małe i Dąbie, Lubczyna jest pierwszym portem, do którego możemy zawinąć (inwestycja za 8 mln zł).

Szczecin przygotowuje się do wielkiego przedsięwzięcia – budowy portu jachtowego (32,2 mln zł). Marina powstanie na Wyspie Grodzkiej, naprzeciwko Wałów Chrobrego. Z pewnością będzie to jedna z najpiękniej położonych przystani na południowym Bałtyku. Pomiędzy 150 jachtów cumujących przy pływających pomostach rozmieszczonych po obu brzegach rzeki Duńcyca (pomiędzy Wyspą Grodzką a Łasztownią). Przez

rzekę przerzucona zostanie zwodzona kładka dla pieszych. W południowej części wyspy, porośniętej dziką roślinnością, powstanie amfiteatr, małe boiska sportowe, kawiarnia, restauracja oraz zaplecze sanitarne dla załóg z toaletami, pralnią i suszarnią. W zachodniej części przewidziano bulwar spacerowy z wypożyczalnią sprzętu wodnego oraz kilkoma miejscami postojowymi dla jachtów i tramwaju wodnego.

Władze Szczecina liczą, że port przyciągnie żeglarzy pływających po Bałtyku oraz przepływających w drodze z Berlina. Dzięki temu, że marina powstanie w pobliżu centrum, gościom łatwiej będzie zwiedzać miasto.

AIR-TECH
REGENERACJA
ŚRUB NAPĘDOWYCH
DO JEDNOSTEK
PŁYWAJĄCYCH
AIR-TECH tel. 601 724 974
firma@air-tech.com.pl
www.air-tech.com.pl

Na Oceanie Indyjskim Tomasz Cichocki złamał żebro, rozciął głowę, nadwyrężył bark, co w końcu doprowadziło do utraty przytomności. Jacht „Polska Miedź” miał uszkodzony ster po zderzeniu z dryfującą przeszkodą. Awaria była na tyle poważna, że kapitan musiał zawinąć do Port Elizabeth w Republice Południowej Afryki. Na miejscu przywitała go brygada antynarkotykowa w kominiarkach.

Żeglarz, mimo bólu żebra i barku, musiał halsować dwa tygodnie uszkodzonym jachtem. W drodze do portu przebył ponad 800 mil. W tym czasie dopadły go dwa sztormy. A kiedy zawinął do mariny, powitały go tresowane psy oraz ich opiekunowie – postawni funkcjonariusze z brygady antynarkotykowej. Zapytali: „Skąd płyniesz”. Cichocki odpowiedział: „Z Brestu”. „A gdzie jest Brest?” – dopytywali mundurowi. „We Francji, to taki kraj w Europie” – odparł polski żeglarz. „No i co? I ty tak sobie z tej Francji po prostu tu przypłynąłeś, nie zatrzymując się w innych portach?”. „Po prostu” – odparł lekko już zirytowany Cichocki.

Miejscowi funkcjonariusze nie mogli rozgryźć Tomka Cichockiego. Myśleli: „Ten facet to przemytnik, albo wariat”. Więc trzy razy zaciągali go na komisarjat. A w porcie, gdzie rozpoczynała się naprawa steru, naczelnicy go jeszcze przez kilka dni.

Dzięki pomocy znanej żeglarki Marty Sziłajtis-Obiegło, Tomkiem Cicho-

Wariat albo przemytnik

Tomasz Cichocki, kapitan jachtu „Polska Miedź”, wrócił na trasę rejsu dookoła świata



Tomasz Cichocki i jego „Polska Miedź” w Port Elizabeth (RPA).

ckim zaopiekował się Polak – miejscowy lekarz. Jacht wyciągnięto z wody. Oczyszczono dno. Za naprawę steru zabrał się lokalny serwisant. Wymiana uszkodzonych elementów zajęła mu cztery dni. Wcześniej niezbędne części zamienne dotarły ze stoczni Delphia Yachts, która zbudowała dla Cichockiego „Polską Miedź”. Następnie, po zwodowaniu łodzi, kapitan

odbył próbny rejs w okolicy portu, by sprawdzić, czy wszystko działa jak należy. W piątek 28 października „Cichy” opuścił Port Elizabeth i wrócił na trasę rejsu dookoła świata.

Tomasz Cichocki bierze udział w rejsie nazwanym Around The World Delphia Project. Na początku lipca 2011 r. wypłynął z Francji. Po miesiącu minął równik. Po pokonaniu Oceanu Indyjskiego zamie-

rza okrążyć przylądek Leeuwin, zmierzyć się z Oceanem Spokojnym i Hornem, a następnie wrócić przez Atlantyk do francuskiego Brestu. Chcąc opłynąć przylądek Horn w sprzyjających warunkach pogodowych, Cichocki powinien być tam w lutym. Musi się więc spieszyć.

Pozycję „Polskiej Miedzi” można sprawdzać na stronie internetowej projektu – www.kapitancichocki.pl.



HUNTER
MARINE CORPORATION
AN EMPLOYEE OWNERSHIP COMPANY
We Go The Distance





15-22 Stóp • the EDGE Żaglówka Motorowa • 27-38 Stóp
39-50 Stóp • Centralny Kokpit 45-50 Stóp

www.maan.pl



MAAN Sp. z o.o.
Podole 9, 05-600 Grójec
tel./fax. +48 48 664 50 56
tel.kom. 0-606-912-321
info@maan.pl



Najpiękniejsza gwiazda

Odrestaurowany jacht klasy Star ze Szczecina oczarował regatowców w Saint Tropez



Podczas regat w Saint Tropez załogę „Rozpióra” tworzyli Marcin Raubo i Łukasz Lesiński.

Fot. Marek „Goły” Galkiewicz

Drewniany jacht klasy Star z 1935 r. przez lata gnił w szczecińskim porcie. Można go było wrzucić do ogniska lub zainwestować kilkadziesiąt tysięcy złotych w odbudowę. Właściciel przystani Marina Hotele postanowił uratować „Rozpióra”.

Odbudowę zajęła się firma Yacht Planker Service. Prace trwały cztery miesiące. Łódź zwodowano pod koniec sierpnia, a już w październiku w barwach Yacht Klubu Polski Szczecin wzięła udział w regatach w Saint

Tropez zorganizowanych z okazji stulecia klasy.

„Rozpiór” ma drewniany maszt, drewniany bom, żagle w kolorze ceru, stylizowane liny i stare okucia. Wygląda jakby przed chwilą opuścił niemiecką stocznice Abeking & Rasmussen i zmierzał na olimpiadę w Berlinie w 1936 r. Podczas regat w Saint Tropez łódka wzbudzała podziw. Pięknie prezentowała się na linii startu w tłumie nowoczesnych starów. Amerykanie stwierdzili nawet, że jest to najpiękniej odrestaurowana łódź tej klasy na świecie. Załogę „Rozpióra” tworzyli we Francji Marcin Raubo i Łukasz Le-

siński, który do niedawna żeglował na starze z Maciejem Grabowskim. Prezentowane powyżej zdjęcie wykonał Marek „Goły” Galkiewicz przebywający w Saint Tropez razem z teamem Kusznierevich – Życki.

Podczas odbudowy „Rozpióra” udało się uratować większość oryginalnego drewna. Maszt był w dobrym stanie, gdyż przez wiele lat leżał w hangarze. Bom jest nowy. Szkutnicy odnowili większość pierwotnych okuć, także kil jest oryginalny. Powstała klasowa łódka, ma jedynie nieco niższy maszt i trochę krótszy bom niż współczesne starry.

Firma tak zapaliła się do renowacji starych jachtów regatowych, że obiecała odrestaurować także drugiego stara, który czeka na uratowanie w porcie Marina Hotele. Poważnie myśli także o budowie nowych replik. Drewniana łódka klasy Star wykonana w podobnej technologii jak „Rozpiór” kosztowałaby około 100 tys. zł.

ROZPIÓR – leszcz siny (siniec). Słodkowodna ryba z rodziny karpiowatych. Występuje w jeziorach i dolnych biegach większych rzek Bałtyku, Morza Północnego, Morza Kaspijskiego i Morza Czarnego.

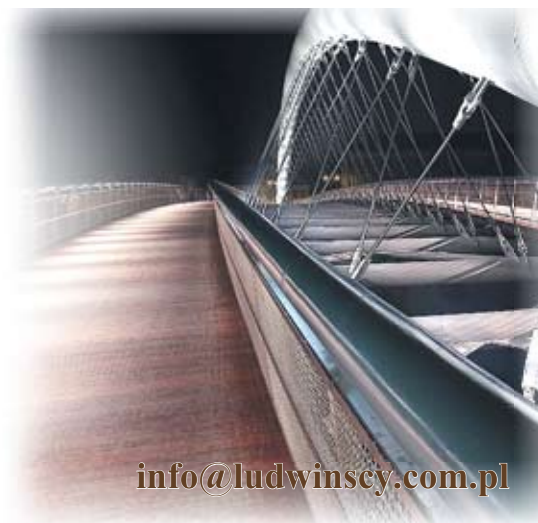


BRACIA LUDWIŃSCY

DREWNO na:
jachty, pomosty,
nabrzeża, tarasy

tel. 91 46 44 855

www.ludwinsky.com.pl



info@ludwinsky.com.pl

Pierwsza próba

Roman Paszke coraz bliżej startu do samotnego rejsu po rekord

W ostatnich dniach października Roman Paszke szykował porcje żywności liofilizowanej firmy Lyofood. Gromadził lekarstwa, nawet silne leki przeciwbólowe działające niemal jak morfina. Zapakował ponadto elektroniczne termometry oraz ortozy, które w razie kontuzji pomogą usztywnić stawy. W pierwszej połowie listopada Paszke ma dopłynąć do Francji, gdzie zaplanowano ostatnie przygotowania do pierwszej próby bicia rekordu w samotnej żegludze dookoła świata bez zawijania do portów.

Na tylnej belce łączącej pływak katamaranu „Gemini 3” zespół brzegowy zamontował dwa wiatrowe generatory prądu. – Działają świetnie – ocenił Robert Janecki, najbliższy współpracownik Romka. W ostatnich dniach października prowadzono także prace przy instalacjach i oprogramowaniu nawigacyjnym. Ponadto zgłoszono próbę bicia rekordu do organizacji World Sailing Speed Record Council, monitorującej oceaniczne rejsy i potwierdzającej rekordy ustanawiane na różnych trasach.

Gdy jacht „Gemini 3” dotrze do Francji, przeprowadzone zostaną krótkie rejsy treningowe. Zaplanowano też sesję zdjęciową z myślą o głównych sponsorach projektu (Enea, Renault Polska, 3Oceans, miasto Sopot).

Roman Paszke chce wypłynąć pod koniec listopada z miejscowości Falmouth nad Kanałem Angielskim (La Manche). Spróbuje pobić rekord w samotnej żegludze ze wschodu na zachód, czyli „złą drogą”, nazywaną Global Challenge (pod prądy i wiatr). Sześć lat temu Francuz Jean-Luc Van Den Heede pokonał tę trasę w 122 dni. Płynął jednokadłubowym jachtem „Adrien”. Do dziś nikt tego wyniku nie poprawił. Nigdy też nie podejmowano próby bicia rekordu na tym szlaku w żegludze na wielokadłubowcu. Jeśli Roman Paszke będzie miał dobrą pogodę na oceanach, zapewne pokusi się w trakcie rejsu także o ustanowienie polskiego rekordu przebiegu dobowego w samotnej żegludze.

W połowie listopada zostanie uruchomiona strona internetowa projektu www.Paszke360.com, gdzie będzie



Roman Paszke za sterem katamaranu „Gemini 3”. W oddali za rufą jacht Zbigniewa Gutkowskiego.

Fot. Miłosz Poloch

można śledzić pozycję jachtu. Telewizja Polska zapowiedziała emisję programu „Kronika rejsu” (TVPI, środy, godz. 17.25, emisje od 30 listopada). W każdy piątek (godz. 17.15) o rejsie Romana Paszke opowiedzą dzienni-

karze radiowej „Trójki”. Co tydzień temat poruszą także prowadzący poranny program „Kawa czy herbata”.

„Gemini 3” to najszybszy jacht jaki kiedykolwiek pływał pod polską banderą. Na pokonanie 200 mil ze Świnou-

jścia do Gdyni potrzebował zaledwie 8 godzin, 55 minut i 50 sekund. Na tej łodzi można żeglować z szybkością ponad 30 węzłów. Maksymalna prędkość jaką zanotowano na pokładzie to ponad 38 węzłów czyli 70 km/h.



Roman Paszke chce wypłynąć pod koniec listopada z miejscowości Falmouth nad Kanałem Angielskim.

Fot. Miłosz Poloch

JANMOR
BOAT YARD POLAND www.janmor.com.pl



reklama

Równik Kowalczyka

Radek Kowalczyk, trzeci Polak w wyścigu samotników Transat 6.50, zmagął się z oceanem i awariami jachtu. Ale wciąż płynął dalej. Pod koniec października zbliżał się do równika. Tegoroczna trasa jest najdłuższą w historii tych regat (4200 mil).

Na początku października Kowalczyk musiał przerwać pierwszy etap regat, by dokonać naprawy jachtu w porcie Póvoa de Varzim, 36 km od Porto. Miał uszkodzony kil. „Tego dnia łódka do-

słownie leciała. Nagle jacht zatrzymał się w miejscu, poczułem jakby miękkie uderzenie. Wiedziałem, że coś nie gra. Natychmiast zrzuciłem żagle i zacząłem się rozglądać, co mogłem uszkodzić. Nurkowałem przez jakieś pięć godzin, by zabezpieczyć linami bulbę kilu” – mówił Radek Kowalczyk.

Gdy dokonano niezbędnych napraw, jacht „Calbud” wrócił na trasę regat. Kowalczyk musiał się spieszyć, by zdążyć na Maderę na start do drugiego etapu (3100 mil do brazylijskiego Salvador de Bahia). Dopłynął w ostatniej chwili,

dzień przed startem. „Jestem zmęczony i niewyspany, ale też bardzo szczęśliwy, że już jestem na mecie. Końcówka była trochę nerwowa. Powitanie w porcie było niesamowite, kompletnie się tego nie spodziewałem.” W porcie, mimo późniejszego pory, Radka witali bliscy, członkowie komisji regatowej, a także wszyscy zawodnicy. Był nawet szampan.

Jacht „Calbud” pomyślnie przeszedł badanie techniczne, nurek oglądał część podwodną jachtu, a komisja sprawdzała stan ogólny jednostki. Również Radek musiał przejść szczegółowe badanie le-

karskie. Nazajutrz flota 77 jachtów klasy Mini wyruszyła na Atlantyk.

Kilka dni później Radek znów miał kłopoty techniczne. Zgłosił awarię generatora prądu i postanowił zatrzymać się w porcie Mindelo na Wyspach Zielonego Przylądka. Inni zawodnicy też zgłaszali problemy ze sprzętem (wiatr osiągał w porywach prędkość 30 węzłów). Trzy jednostki złamały maszty, kilka miało uszkodzone stery oraz problemy z zasilaniem.

Radek zacumował w Mindelo i ku swojemu zdziwieniu spotkał tam wielu konkurentów. Niektóre jachty miały uszkodzenia wykluczające je z dalszej rywalizacji. Z powodów zdrowotnych wycofał się dotychczasowy lider, Sébastien Rogues. Kowalczyk po dokonaniu naprawy wrócił na trasę i obrał kurs na południe.

Po kilku dniach przeprowadzono pierwsze akcje ratunkowe w trakcie tegorocznego wyścigu. Jacht kierowany przez Mathieu Claveau, po zderzeniu z przeszkodą, zaczął szybko nabierać wody. Żeglarz wezwał pomoc, której udzielił mu kontenerowiec zawrócony przez centrum koordynacji działań ratowniczych (MRCC – Maritime Rescue Coordination Centre). W pobliżu była także łódź asygnacyjna regat. Jacht dowodzony przez Scotta Cavanough stracił maszt. Pomimo licznych prób żeglarzowi nie udało się ustawić takielunku awaryjnego. Naciśnął więc czerwony guzik na nadajniku służącym do komunikacji z organizatorami regat. Przez całą noc poszkodowanemu żeglarzowi towarzyszyła Emma Creighton, która na kilka godzin przerwała wyścig i utrzymywała łączność radiową z nadpływającym jachtem asygnacyjnym. Wróciła na trasę dopiero, gdy Scott był bezpieczny.

Pod koniec października, gdy zamykaliśmy ten numer „Wiatru”, organizatorzy regat poprosili Radka Kowalczyka, by użył nadajnika. Radek wcisnął zielony przycisk. Czyli wszystko w porządku. Płynięcie dalej.

Milka Jung

Świąteczne wydanie magazynu „Wiatr”

Drodzy czytelnicy, kolejny numer „Wiatru” ukaże się w pierwszej połowie grudnia. Będzie to świąteczne wydanie pisma datowane na grudzień 2011 i styczeń 2012.

Do świątecznego numeru przygotowujemy reportaże opowiadające o niezwykłych postaciach polskiego żeglarstwa, które nie trafiają na pierwsze strony gazet. Mamy nadzieję, że grudniowy „Wiatr” wprawi was w świąteczny nastrój i doda otuchy w mroźne dni. Zagłądajcie na stronę www.MagazynWiatr.pl, gdzie codziennie pojawiają się newsy ze świata sportów wodnych. Bez względu na aurę panującą za oknem.



Radek Kowalczyk na jachcie „Calbud”.

Fot. Marek Wilczek / Calbud Team

Jachty z charakterem

Tes Yacht buduje łodzie o dość odważnych, czasem zaskakujących kształtach

Tomasz Siwik, konstruktor i właściciel stoczni Tes Yacht, od najmłodszych lat interesował się modelarstwem i żeglarswem. Pierwszą jego pracą była sklejkowa motorówka, którą zbudował, będąc nastolatkiem. Po skończeniu studiów na Politechnice Warszawskiej projektowanie stało się jego pasją. Gdy wpadło mu coś do głowy, szkicował sylwetki kadłubów, czasem nawet na serwetkach w restauracji.

Aż wreszcie, na początku lat 90., usłyszał od żony: „Skoro to jest twoje życie, zajmij się tym poważnie”. I tak zrobił. Zrezygnował z innych zajęć i zaczął seryjną produkcję jachtów o nazwie TES (skrót pochodzi od pierwszych liter imienia i nazwiska Te-cS).

W 1980 r. dobudował kabinę do drewnianej omegi. Łódkę trzymał w Jachracie nad Zalewem Zegrzyńskim. Pływał na Mazury przez Narwę i Piśę. – W tamtych czasach najpierw marzyliśmy, by pływać. Obojętnie na czym. Później chcieliśmy mieć jacht z kabiną. A następnie budować łodzie z laminatu, by mniej pracować przy konserwacji kadłuba, a więcej żeglować – mówi Siwik. – Każdy mój jacht robiłem dla siebie. Byłem przekonany, że nowa łódź będzie tą jedyką i ostatnią. Na resztę życia.

By realizować te pragnienia, Tomasz Siwik sprzedał swoją omegę i kupił skorupy łodzi Foka. Urządził jacht, wyposażył i popłynął w rejs. Potem miał sportinę 595. Jednak dostępne na rynku jachty nie spełniały jego oczekiwań. Zaczął więc budować własne. Z grupy kilku łodzi typu TES największe uznanie armatorów zyskała TES 660, później udoskonalona i przemianowana na łódź TES 660 RT. Ten model cieszył się powodzeniem wiele lat.

W 1997 r. powstał przebojowy jacht TES 678 BT, a w następnym sezonie niewielki futurystyczny TES 550 Ma-



TES 28 Magnam to jacht przeznaczony dla mniejszych armatorskich załóg.

ster, uznany za najlepszą konstrukcję na wystawie „Jacht na wodzie”. Tomasz Siwik zaprojektował też na zlecenie firmy TIGA, właściciela portu w Sztynorcie, jachty Fortuna i Optima, które do dziś pływają po Mazurach. W 2002 r. powstała łódka TES 32 Dreamer z dość niekonwencjonalną, falującą linią kadłuba, podkreśloną niebieską grafiką biegnącą przez całą burtę. Jest to jeden z najpopularniejszych jachtów czarterowych na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. W 2010 r. został wyróżniony w plebiscycie internautów, otrzymując Złoty Pagaj Sail Forum. Łódka otrzymała też nagrodę publiczności na targach Boatshow.

Przed trzema laty Tomasz Siwik zaprojektował łódź TES 28 Magnam, nagrodzoną Gwoździem Targów Wiatr i Woda. Nie jest tak futurystyczna, jak niektóre poprzednie projekty firmy, ale Tomasz Siwik nie byłby sobą, gdyby trochę nie pofantazjował. Boczne okna w nadbudówce w kształcie gro-tów strzał przypominają zmrzucone oczy dzikiego kota. W tylnej części

linia kadłuba delikatnie rysuje fale, to już znak firmowy Tes Yacht. Na zewnętrznej części otwieranej rufy zamontowano gustowne, owalne stopnie, które ułatwią wejście na jacht, gdy stanie on rufą do niskiego pomostu. Środek kokpitu zajmuje spore koło sterowe na solidnej kolumnie. Załoga podczas żeglugi może wygodnie się oprzeć o wysokie oparcia dające poczucie bezpieczeństwa.

Salon ma dość klasyczną aranżację. Po lewej stronie jest duża kanapa oraz obszerna toaleta z prysznicem. Po prawej zamontowano nieco mniejsze siedzisko, a na środku, na skrzyni mieczowej, rozkładany z dwóch stron stół. Kambuz jest na prawej burcie. Na dziobie i na rufie jachtu znajdują się dwuosobowe kajuty. Wszystkie pomieszczenia na jachcie mogą być ogrzewane.

Co różni TES 28 Magnam od łódki TES 32 Dreamer? To bardziej klasyczny jacht przeznaczony dla mniejszych armatorskich załóg. Jachtem może podróżować maksymalnie sześć osób,

ale aranżacja wnętrza przypadnie do gustu raczej czteroosobowej załodze.

Firma Tes Yacht ma zakłady w Okuniewie (mazowieckie) i Drzewicy (łódzkie). Zatrudnia 30 osób. Posiada przedstawicieli handlowych w Niemczech, Francji, Holandii, Hiszpanii, Turcji, w Rumunii, na Ukrainie, w Kanadzie, a nawet w Korei Południowej. Wytwarza rocznie kilkadziesiąt jednostek.

Dziś Tomasz Siwik przygotowuje kolejny projekt, tym razem łodzi motorowej. Możemy być pewni, że znów nas zaskoczy.

TES 28 Magnam

Długość	8,68 m
Szerokość	2,98 m
Waga	3700 kg
Balast	800 kg
Miecz	100 kg
Zanurzenie	0,36 m – 1,4 m
Wysokość w kabinie	1,87 m
Grot/fok	20 / 14,5 m kw.
Kategoria projektowa	B/C

TES[®]
TES YACHT

producent jachtów
TES 28 MAGNAM
TES MASTER
TES 678 BT-TES 720
TES 32 DREAMER



Stocznia TES-YACHT
05-079 Okuniew, ul. Akcyjowa 21

tel. kom. (+48) 602 346 392
tel/fax (+48 22) 783 73 77

info@tes-yacht.pl
www.tes-yacht.pl

Po pierwsze jakość

Jak tradycja i nowoczesność walczą z sobą w Stoczni Jachtowej Sułkowski



Laguna 30 to elegancka łódź na jeziora lub na morze.

Czy konflikt pokoleń może być twórczy? Na przykładzie radomskiej stoczni Sułkowski wyraźnie widać, że spory ojca z synem mogą mieć doskonały wpływ na kondycję rodzinnego przedsiębiorstwa.

Jerzy Sułkowski, założyciel firmy, najchętniej budowałby jachty z drewna, starą metodą szkatulniczą. Jego syn Bartosz, absolwent wydziału oceanotechniki i okrętownictwa Politechniki Gdańskiej, poszukuje nowych technologii i innowacyjnych rozwiązań. Jerzy prawie nie dotyka komputera, natomiast Bartek potrafi wyposażyć jacht, sprzedać i wysłać za granicę, nie odrywając się od internetu. – Wciąż się sprzecamy. Ale może właśnie dlatego jachty ze stoczni Sułkowski trafiają w gusta klientów? W każdej naszej łódce jest trochę mnie i trochę ojca – mówi Bartosz.

Od optimista do sasanki

Dziadek Sułkowski miał w Radomiu warsztat stolarski. Jego syn Jerzy z zapałem pracował w modelarni domu kultury. Budował modele redukcyjne statków i jachtów, a później nawet prawdziwego, sklejkowego optimista. – Tata opowiadał, że gdy zbudowali tę łódkę, to im kazali z nią iść na pochod pierwszomajowy. Młodzi modelarze nieśli nad głowami optimista, by podziękować partyjnym towarzyszom za pomoc w zdobyciu materiałów – opowiada Bartosz Sułkowski.

Pierwszy jacht z laminatów Jerzy Sułkowski zbudował w 1978 r. Później powstawały łodzie Foka, Pegaz, Mikron, aż wreszcie pierwsza w Polsce Sasanka 660 Supernova. Ten jacht to prawdziwy przebój polskiego przemysłu stocznio-owego. Minęło już 14 lat od zwodowania pierwszego egzemplarza, a sasanka wciąż jest najczęściej zamawianym jachtem w stoczni Sułkowski. – Co druga łódź

opuszczająca naszą firmę to Sasanka. W Polsce kupują je szkoły żeglarskie i firmy czarterowe. Na zachód częściej wysyłamy wersje armatorskie, z bogatszym wyposażeniem. Wiele niemieckich żeglarzy jest w tej łódce po prostu zakochanych – mówi Bartosz Sułkowski.

Prezent na urodziny

Później stocznia wytwarzała jachty Joker i Corvette, aż rozpoczęła się produkcja łodzi z linii Laguna. Najpierw zwodowano mniejszą Lagunę 25, a w 2010 r., na 30-lecie firmy – Lagunę 30. To elegancka łódka na jeziora lub na morze. Jest jednym z niewielu jachtów tej wielkości oferującym dwie zamykane kabiny na rufie. Projekt powstał na deskach kreślarskich Wojciecha Spisaka i stoczni Sułkowski. Już podczas tworzenia dokumentacji uwzględniono uwagi prywatnych armatorów i firm czarterowych. Dzięki temu powstał jacht w dwóch wersjach

zabudowy: z dwiema kabinami (dziobową i rufową) oraz z trzema kabinami (dziobową i dwiema rufowymi). Dodatkowo w mesie, na obu burtach, znajdują się pełnowymiarowe koje, dlatego wnętrze może być przeznaczone nawet dla 8 osób. Standardowo stocznia proponuje sześć lub osiem koi.

Laguna 30 ma duży kokpit zamknięty rozkładanymi ławkami. To rozwiązanie daje załodze poczucie bezpieczeństwa, więc jest cenione przez prywatnych armatorów i firmy czarterowe. Uwagę zwracają szerokie półpokłady, profilowane ławki w kokpicie oraz przetłoczenie pod stopy w osi kokpitu zapewniające komfort siedzenia i żeglowania. Przetłoczenie służy także jako baza do ewentualnego montażu koła sterowego.

Aby maksymalnie uprościć obsługę jachtu, wszystkie fały sprowadzono do kokpitu (łódką może bez problemów żeglować jedna osoba). Na pokładzie znajdziemy dwa kabestany fałowe,

• Sułkowski •
STOCZNIA JACHTOWA
dzielimy się pięknem...



reklama

Fot. Stocznia Sułkowski

dwa kabestany szotowe na burtach, stopery oraz szyny szotów fok z wózkami. Na pokładzie są też cztery bakisty – forpik, dwie bakisty kokpitowe oraz obszerny achterpik – „studnia”, w której można umieścić silnik przyrzepny. Łódź może być ponadto wyposażona w silnik podwieszany na pantografie lub w silnik stacjonarny. Ster montowany jest na pawęży, ale można również zastosować ster głębinowy.

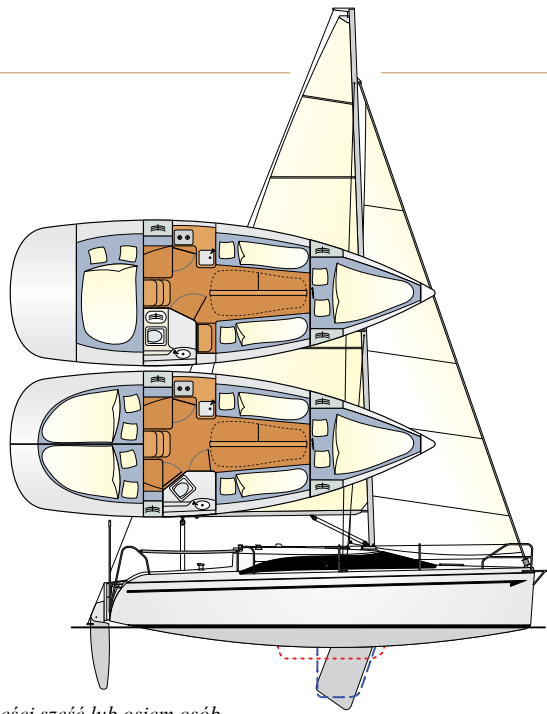
W zależności od wersji łódź oferowana jest z mieczem obrotowym i balastem wewnętrznym, z mieczem obrotowym i balastem podwieszonym pod dnem lub ze stałym kilem (wariant pełnomorski). Może nieść żagle o łącznej powierzchni prawie 40 m kw. Fok stawiany jest na sztywnym sztagu z rollerem, natomiast pełnolistwowy grot wyposażony w system *lazy jack* oraz dwa refy. Bom znajduje się dość wysoko, więc członkom załogi nie grozi uderzenie.

Wnętrze jest przestronne, eleganckie i – jak twierdzą pierwsi klienci – zaprojektowane ze smakiem. W kabinie dziobowej są dwie szafy na ubrania oraz poręczne jaskółki. W mesie zamontowano mnóstwo zamykanych szafek, dzięki czemu wszystkie drobiazgi znajdują swoje miejsce. Rzeczy osobiste można zmieścić w obszernych bakistach pod siedziskami lub za oparciami materacy. Stół umieszczony centralnie na skrzyni mieczowej jest dość obszerny, co pozwala całej załodze zasiąść do wspólnego posiłku. Błat kambuza został wykonany z eleganckiego corianu. Nad błatem są zamykane szafki – niezbędne w każdej

Jacht pomieści sześć lub osiem osób.

kuchni. W wersji z dwoma kojami na prawej burcie umieszczono mały stół nawigacyjny. Z mesy przechodzi się do dużej kabiny sanitarnej oraz do zamykanych kabin rufowych (jednej lub dwóch). W obu wersjach koje rufowe wyposażone są w przedsionki i szafy na ubrania.

Podczas testów i pomiarów prędkości przeprowadzonych na jeziorze Kisajno, przy wietrze o sile 3 stopni Beauforta, jacht osiągał prędkość nawet do siedmiu węzłów. Zwrócono uwagę na to, że nie ma tendencji do „moczenia pawęży” – cały czas pozostawała nad wodą. Dzięki temu przepływ wody nie był w żaden sposób zakłócony.



Laguna 30 w wersji standardowej kosztuje 135 tys. zł netto, ale firmę opuszczały już „trzydziestki” z bogatym wyposażeniem warte 250 tys. zł netto.

Rodzinna wizytówka

Stocznia w ubiegłym roku wybudowała nową halę (1000 m kw.) w miejscowości Milejowice pod Radomiem. Stopniowo do tego obiektu przenoszona jest produkcja. W firmie wytwarzającej około 50 jachtów rocznie pracuje ponad 20 osób. Załoga jest stała i zgrana. Bartosz Sułkowski sam staje często przy kadłubie z wałkiem, by popraco-

wać. – Nie można prowadzić stoczni tylko zza biurka. Jeśli nie umiesz sam zbudować jachtu, tracisz wiarygodność w oczach klienta – przekonuje.

By pokazać szczerzy kunszt pielegnowany w rodzinie Sułkowskich, firma wybudowała drewniany jacht w stylu retro – Lagunę 16 Classic. Ma ona ożaglowanie z grottem gaflowym, fokiem i kliwrem. Przekaz miał być taki: „jak ktoś potrafi zbudować taki mebel, poradzi sobie z każdą inną łódką”. Głównym odbiorcą tych jachtów są żeglarze z Niemiec.

– W naszej stoczni nie walczymy o klienta ceną. Najważniejsza jest jakość wykonania. Każdy nasz jacht to ręczna szczerza robota. Każdy jest trochę inny. Czasem chciałbym coś usprawnić, przenieść na maszyny, ale tata po prostu kocha wykańczanie wnętrza listewką po listewce – mówi Bartosz Sułkowski.

Krzysztof Olejnik

LAGUNA 30	
Długość całkowita	9,85 m
Długość kadłuba	8,85 m
Szerokość	2,97 m
Zanurzenie	0,42 / 1,62 m
Wysokość w kabinie	1,95 m
Masa całkowita	3200 kg
Masa balastu	900 kg
Grot	22 m kw.
Fok	16 m kw.
Koje	6-8
Kategoria projektowa	C lub B
Projekt W. Spisak / mgr inż. B. Sułkowski	

NOWOŚĆ NA POLSKIM RYNKU

Salon sprzedaży:
Szczecin, 78-800
ul. Przestrzenna 23

+48 508 341 633
info@finboats.pl
www.finboats.pl

Komfort przede wszystkim

Delphia 46cc. Limuzyna, która zadowoli najbardziej wybrednych armatorów



Delphia 46cc podczas żeglugi w silniejszym wietrze.

Na tej łodzi można mieszkać, pracować, przyjmować wytwornych gości, wydawać niezwykle przyjęcia i żeglować, dokąd dusza zapragnie. Przedstawiamy jacht Delphia 46cc (central cockpit).

Delphia 46cc spełni oczekiwania nawet najbardziej wymagających żeglarzy. Komfortowe wnętrza i wysokiej jakości wyposażenie musi jednak kosztować – Delphia 46cc jest droższa od poprzedniczki (Delphia 47) o 100

tys. euro i kosztuje 298 tys. euro netto. To pierwszy jacht z Olecka z kokpitem na śródkreściu. Choć kadłub jest obszerny, pomieszczenia mieszkalne przygotowano zaledwie dla pięciu osób. Wynika to z chęci zapewnienia załodze najwyższego komfortu.

Dlaczego centralny kokpit? Takie rozwiązanie to nie tylko prestiż i moda, ale również bezpieczeństwo i wygoda żeglowania. Łódź posiada także *deck saloon* (duży owalny stół gościnny z kanapami znajduje się na specjalnym podwyższeniu). Dzięki temu wypoczywająca załoga może obserwować marinę lub zatokę przez boczne okna, na przykład podczas wieczornego posiłku.

Stocznia przystań w Górkach Zachodnich

Jacht czekał na nas w porcie Delphia Marina. Firmowa przystań oleckiej stoczni położona jest nad brzegiem Wisły Śmiałej w Górkach Zachodnich (pomiędzy Jachtklubem Stoczni Gdańskiej a Jacht Klubem im. Conrada). Delphia Yachts od niedawna jest właścicielem tego uroczego kawałka nabrzeża i systematycznie remontuje kameralną przystań. Cumują tu jednostki czarterowe stoczni oraz łódzie kilku rezydentów. Stary pomost został odremontowany i przykryty mahoniovymi deskami. Podczas naszej wizy-

ty na keję dostarczono nowe polery cumownicze. Wkrótce będzie tu 20 miejsc postojowych. Głębokość basenu portowego sięga 3,5 m, więc Delphia 46cc może wygodnie cumować przy brzegu, burtą do betonowej kei. Na ładzie znajduje się duży dwukondygnacyjny budynek, który po wyremontowaniu pomieści sale wykładowe, kilka pokoi gościnnych, łazienki, bosmanat i małą tawernę.

Pierwszy obszerny artykuł o nowej konstrukcji stoczni Delphia Yachts opublikowaliśmy w numerze z kwietnia tego roku (tuż po krajowej premierze jachtu na warszawskich targach Wiatr i Woda). Wówczas skupiliśmy uwagę na wystroju wnętrza i aranżacji pomieszczeń. Teraz zwiedzanie rozpoczęliśmy od poznania elektroniki jachtowej i urządzeń nawigacyjnych. Sporo sprzętu dostarczyła firma Eljacht z Gdańska, która miała dość duże pole do popisu, gdyż stocznia nie oszczędzała na wyposażeniu swej flagowej jednostki.

Elektronika czai się wszędzie

Nad stołem nawigacyjnym zawieszono panoramiczny wyświetlacz Raymarine E120W z ekranem dotykowym (*hybrid touch*) ułatwiającym obsługę oraz z tradycyjną klawiaturą. Dwunastocalowy ekran pozwala na komfor-

towe przeglądanie map, odczytywanie informacji z instrumentów oraz obserwowanie wskazań radaru. Wskaźnik wyświetla informacje z systemu AIS oraz mapy Navionics obejmujące obszar całej Europy. Wyświetlanie mapy na ekranie można w prosty sposób zmieniać z 2D na 3D (zmieniając perspektywę). Drugi wskaźnik z tymi funkcjami zamontowano przy kolumnie sterowej. Wskazania z wewnętrznego wskaźnika możemy wyświetlać na każdym z dużych telewizorów zamontowanych pod pokładem (w kabinie dziobowej, rufowej oraz w salonie).

Obok wyświetlacza zamontowano ekran urządzenia, które nadzoruje pracę prawie wszystkich jachtowych urządzeń. Działa jak elektroniczny dozorca w inteligentnym domu. Możemy sterować oświetleniem wnętrza jachtu, pracą świateł nawigacyjnych, akumulatorów, generatorów prądu (wiatrowego i pracującego na ropę), a ponadto sprawdzić działanie instalacji elektrycznej i wszystkich urządzeń, które z niej korzystają. Skontrolujemy również zawartość zbiorników oraz działanie pomp zęzowych i wodnych.

W nawigacyjnej jest radiotelefon Ray218E z DSC (dodatkowa słuchawka znajduje się na kolumnie sterowej w kokpicie). Taki zestaw pozwala na komfortową komunikację z innymi jednostkami i służbami na ładzie. Do-



datkowa funkcja pozwala sternikowi wywołać stację bazową bez odrywania rąk od koła sterowego.

Na jachcie zainstalowano antenę Raymarine STV45 do odbioru telewizji satelitarnej, załoga może oglądać programy dostępne na platformie cyfrowej „n”. Jest klimatyzacja z oddzielnym sterowaniem w każdej kabine, ogrzewanie Webasto, zamontowano także odsalarkę, która przyda się w dłuższych rejsach.

Na kolumnie koła sterowego urządzeń jest tak dużo, że osoba prowadząca jacht może czuć się panem w każdej sytuacji. Sternik rzuci okiem na mapę wyświetlaną na ekranie monitora, zmieni stację w odbiorniku radiowym, włączy autopilota i światła nawigacyjne, uruchomi windę kotwiczną i rozpocznie zwijanie przedniego żagla na rolerze.

Powyżej zejściówki zamontowano dwa duże kolorowe wyświetlacze ST70+ sterowane za pomocą klawiatury zainstalowanej przy stanowisku sternika. Monitory widoczne są z każdego miejsca w kokpicie, informują o sile i kierunku wiatru, prędkości łodzi, kursie i głębokości pod dnem.

Jacht został także wyposażony w hydrauliczny autopilot SPX-30 z kolorowym panelem kontrolnym ST70. Zamontowano również antenę radaru HD 4kW o średnicy 18 cali o maksymalnym zasięgu 48 mil morskich. Dzięki technologii HD antena umożliwia bardzo dobre rozróżnianie obiektów, wykrywanie słabych i dalekich celów, potrafi też eliminować zakłócenia i szumy. Nadajnik i odbiornik anteny automatycznie dostosowują się do warunków pogodowych i stanu morza. Zamontowano też system umożliwiający wyświetlanie informacji z silnika Yanmar: prędkość obrotową, ciśnienie czy temperaturę oleju.

Stawiamy żagle i w drogę

Prawie wszystkie kabestany na pokładzie mają napęd elektryczny. Za-



Centralny kokpit to nie tylko prestiż i moda, ale również bezpieczeństwo i wygoda żeglowania.

łogant chcący wybrać lub poluzować linę ma do dyspozycji dwa przyciski tuż obok kabestanów. Jeden uruchamia szybki obrót (gdy chcemy pospieszyć wybrać szot lub fał), drugi włącza obrót wolny (przydatny wówczas, gdy trzeba delikatnie poprawić trym żagli).

Po wypłynięciu do Zatoki Gdańskiej stawiamy grot i genuę, odpadamy od linii wiatru i rozpędzamy jacht do sześciu węzłów. Żeglujemy ostrym bajdewindem. Delphia 46cc płynie bardzo stabilnie, można nawet powiedzieć – dostojnie. Nie reaguje zbyt mocno na szkwały, które co kilka chwil docierają do nas od lądu. Jacht ma ster wspomagany hydraulicznie, więc koło sterowe nie stawia oporów. Da się jednak odczuć, że prowadzimy jacht ważący około 18 t. Po prostu czujemy się jak

za kierownicą dużego mercedesa nie dającego się zepchnąć z drogi z byle powodu.

Prędkość wiatru na kilka minut wzrasta do 15 węzłów (4 stopnie Beauforta). Na płaskiej wodzie (wciąż wieje od lądu) jacht natychmiast przyspiesza do ośmiu, a po chwili, gdy odpadamy do półwiatru, prawie do dziewięciu węzłów. Podczas innych rejsów, przy silniejszych podmuchach, Delphia 46cc żeglowała z prędkością 12 węzłów.

Lewy i prawy szot przedniego żagla poprowadzono do bloczków przymocowanych krótkimi fałami do dwóch szyn ustawionych tuż przed masztem. Ten patent pozwala dotrzymać genuę na kursach ostrych. Genaker stawiamy na wytyku przymocowanym do pokładu, który możemy wysunąć około 70 cm

przed dziób kadłuba. Szoty grota poprowadzono do solidnej szyny zamontowanej tuż za centralnym kokpitem.

Na pokładzie, w dziobowej części, są dwa obszerne luki. Pierwszy to luk kotwiczny. Tuż za nim znajduje się gródź zderzeniowa. Jej zadaniem jest ochrona części mieszkalnej kadłuba na wypadek zderzenia.

Zmierzając ku rufie, docieramy do szerokich półpokładów. Na krawędziach nadbudówki zainstalowano długie relingi ze stali kwasoodpornej. Wszystkie liny zmierzające od masztu i bomu do kokpitu ukryte są pod laminatową osłoną. W kokpicie jest sześć dużych kabestanów, stolik rozkładany z dwóch stron i wiele uchwytów na napoje. Rufa jachtu to dwupoziomowy pokład z otwieraną hydraulicznie platformą kąpielową.

i70 to nowoczesna rodzina instrumentów, wyposażona w nowy interfejs użytkownika, doskonałe ekrany z szerokim wyborem palet kolorystycznych, natychmiastowy dostęp do potrzebnych danych nawigacyjnych, bezstresowo...

- Największe ekrany oraz wielkość cyfr w instrumentach tej wielkości.
- O 40% mniejsze zużycie energii niż kolorowe instrumenty poprzedniej generacji.
- Wyświetlanie obiektów AIS.
- Super jasne podświetlenie ekranu LED z powłoką anty-refleksyjną.
- Wybór źródeł danych dla integracji z siecią.
- Łatwa konfiguracja danych przez użytkownika.
- Bezproblemowa integracja z siecią SeaTalk ng oraz NMEA 2000.

Dostępne są także nowe jednostki kontrolne autopilota p70R.

Eljacht Elektronika i Elektrotechnika Jachtowa

Eljacht, ul. Łowicka 13, 80-642 Gdańsk
tel. 58 320 70 24 www.eljacht.pl

Raymarine®

Dystrybutorzy: Sklep Żeglarski NEPTUN, Gdynia, tel. 58 621 68 00; SKAUT Sp. z o.o., Szczecin, tel./fax 91 461 35 31; Sklep Żeglarski Bakista, www.bakista.pl, tel. 59 862 76 27



Kabina rufowa przypomina małżeński apartament w dobrym hotelu.

Kiedy załoga stanie na kotwicy w zatoce skąpanej w słońcu, będzie to najprzyjemniejsze miejsce na relaks.

Przemysłane i stylowe wnętrza

Pod pokładem, w części dziobowej, zaplanowano prysznic z drewnianą ławeczką oddzielony od toalety i umywalki przezroczystymi drzwiami. Można wziąć długą kąpiel z dala

podczas rejsu pozwolą starannie segregować drobne części garderoby. Po lewej zbudowano rozkładaną toaletkę z lustrem i szafę trzydrzwiową. Na przedniej grodzi zainstalowano telewizor. Koja dziobowa jest naprawdę przestronna.

Tuż za „dziobówką” znajduje się niewielki korytarz. Na lewej burcie usytuowano drugą łazienkę z toaletą, umywalką i prysznicem (przewidziano tu także miejsce na pralkę). Vis-à-vis są

drzwi do kabiny skippera. To niewielkie pomieszczenie gwarantuje wygodny nocleg jednej osobie. Przednia część kajuty jest wysoka, tylna znacznie niższa. Kabina nieco przypomina koje rufowe, które znamy z mniejszych i skromniejszych łodzi.

Zmierzając ku rufie, docieramy do salonu. Na lewej burcie znajduje się stół nawigacyjny z szerokim fotelem. W prawej części jachtu usytuowano duży owalny stół jadalny. Z trzech

stron jest otoczony sofą. Może przy nim zasiąść do kolacji nawet sześć osób. Od strony kambuza zainstalowano dodatkowy obracany fotel. To miejsce z pewnością zajmie osoba odpowiedzialna za dogładanie potraw.

Kuchnia znajduje się dwa stopnie poniżej deck saloon. Wyposażona jest we wszystkie przydatne sprzęty – dwukomorowy zlewozmywak, lodówkę z zamrażarką, zabudowaną kawiarkę, kuchenkę mikrofalową, kuchnię gazową z piekarnikiem, szafki i szuflady, oczywiście kran z ciepłą i zimną wodą, blat z corianu oraz szafki na naczynia.

W środkowej części jachtu nie brakuje estetycznych uchwytów ze stalowych rurek, które pozwolą bezpiecznie poruszać się pod pokładem przy silniejszym wietrze. Uwagę zwraca także podłoga z bardzo oryginalnych desek zdobionych ciemnymi smugami.

Z kuchni przechodzimy korytarzem do kabiny rufowej. Otwieramy drzwi i zaskakuje nas przestrzeń tego miejsca. Rufowa kabina wygląda jak drugi salon. Można w niej zorganizować podwieczorek dla kilku osób lub zaprosić przyjaciół na mecz. Ta kabina jest właściwie osobnym mieszkaniem. Środkową część zajmuje obszerne podwójne łóż zwieńczone konstrukcją przypominającą baldachim. W tylnej części ustawiono sofę w kształcie półksiężyca. Jest także toaletka, sześć zamkniętych szafek i stolik do pracy.

Olecka stocznia musiała przebyć długą drogę, by zbudować tak nowoczesny i dobrze wyposażony jacht. Wymagało to ponad 20 lat pracy. Od małych sportin produkowanych przez rodzinną firmę po luksusową Delphię 46cc zbudowaną przez stocznice znaną na wszystkich kontynentach. I przy tej okazji zastanawia nas jedno: założyciele Delphia Yachts właśnie dotarli do wymarzonego celu czy jedynie postawili kolejny krok w rozwoju stoczni?

Krzysztof Olejnik

Komfortowe wnętrza i wysokiej jakości wyposażenie musi kosztować – Delphia 46cc jest droższa od poprzedniczki (Delphia 47) o 100 tys. euro i kosztuje 298 tys. euro netto.

od mesy i pozostałych członków załogi. Z dziobowej łazienki będą korzystać wyłącznie osoby zamieszkujące sąsiedniąabinę. Na prawej burcie „dziobówki” jest wygodna, szeroka koja oraz nieco niższa pufa do siedzenia. Dookoła pełno schowków. Nad łóżkiem są trzy szafki, a pod koją aż sześć szuflad, które

DELPHIA 46cc	
Dane techniczne testowanego egzemplarza	
Długość całkowita	14,48 m
Długość kadłuba	14,03 m
Szerokość	4,48 m
Zanurzenie	2,30 m
Ciężar	18 000 kg
Balast	4500 kg
Silnik	110 HP
Zbiornik paliwa	400 litrów
Zbiornik wody	490 litrów
Grot	56,65 m ²
Genua	62,4 m kw.
Kategoria CE	A (6 osób)
Projekt	Andrzej Skrzat
Stylizacja wnętrza Birgit Schnaase / Schnaase Interior Design	



W salonie dominuje duży owalny stół. Na środku jest obracany fotel na stalowej nodze.

Technologia i przyjemność

Twincat 15 – pierwszy katamaran zbudowany z materiału Twintex®



Płetwy sterowe można podnosić i opuszczać automatycznie, wystarczy zdecydowany ruch rumplą do góry.

Dwa pływak, dwa trapezy (dla sternika i załoganta) oraz podwójna przyjemność z żeglugi bardzo lekkim katamaranem zbudowanym z niezwykle lekkiego materiału. Przedstawiamy konstrukcję młodej francuskiej firmy 2-Win z miejscowości Peirigny (okolice La Rochelle).

Tworzywo Twintex® zostało przetestowane podczas produkcji rur kanalizacyjnych o bardzo dużych średnicach. Materiał opatentowała firma Saint-Gobain eksportująca innowacyjne produkty dla budownictwa do 64 krajów. Twintex® (włókno szklane modyfikowane termicznie) zapewnia kadłubom wytrzymałość, sztywność i stosunkowo niewielką wagę. Pierwsza łódź z tego materiału powstała pod koniec 2006 r. To właśnie katamaran Twincat 15.

Pływak mają na dziobach uchwyty ułatwiające podnoszenie i wodowa-

nie. Siatkę rozpiętą między kadłubami i dwoma poprzecznymi belkami konstrukcyjnymi wykonano z mocnego tworzywa antypoślizgowego. Płetwy sterowe można podnosić i opuszczać automatycznie, wystarczy zdecydowany ruch rumplą do góry. Takie rozwiązanie ułatwia bezpieczne dobijanie do plaży. System unoszenia płetw jest autorskim projektem firmy 2-Win. Został przez stocznię opatentowany, by chronić pomysł na skuteczne i niezawodne działanie mechanizmu.

Pływak katamaranu mają pod dnem przypominającą fałszkę długą płetwę, której zadaniem jest minimalizowanie dryfu łodzi. Na spodzie płetwy zainstalowano stalowe okucie chroniące tę część kadłuba przed uszkodzeniem, dlatego bez obaw możemy wyciągać łódkę na piasek.

Firma 2-Win specjalizuje się w produkcji katamaranów. Buduje średnio 150 łodzi rocznie. Sprzedaje je na rynku francuskim oraz w 14 innych krajach. Prawie

na każdej francuskiej plaży można zobaczyć łódź 2-Win. Pod względem popularności w tym segmencie rynku jachty 2-Win ustępują miejsca jedynie jachtom firmy Hobbie Cat – liderowi branży.

Katamarany 2-Win sprzedawane są głównie do szkółek i wypożyczalni we Francji, ale klienci indywidualni z roku na rok stają się coraz liczniejszą grupą odbiorców. Oprócz modelu Twincat 15 (dostępnego w wersji białej i czarnej – z motywem Batmana) firma produkuje mniejszy jacht Twincat 13. Oba modele dostępne są w wersjach standard, sport i xtrem. Różnią się powierzchnią żagli, materiałem, z jakiego zostały wykonane, oraz liczbą trapezów do balastowania. Łódzie standard i sport mają żagle dakronowe, natomiast xtrem – monofilmowe. Wersja standard, do rekreacyjnej żeglugi, ma patent do refowania grota, natomiast wersje sport i xtrem mogą być wyposażone w spinaker. Wszystkie modele mają przedni żagiel na rolerze. Podczas podróży łódka

może być przewożona na przyczepie – w całości lub po rozmontowaniu stałych belek łączących pływak.

Katamaran Twincat 13 kosztuje w Polsce od 29,1 tys. zł do 34,3 tys. zł, natomiast Twincat 15 – od 40,2 tys. zł do 50,3 tys. zł (wszystkie ceny brutto). 2-Win buduje ponadto katamarany dla dzieci (Tyka Sonic oraz Tyka Sport). Więcej informacji o francuskich dwukadłubowcach znajdziecie na stronie internetowej producenta: 2-win.fr. Polskim przedstawicielem stoczni 2-Win jest firma Excellent z Gliwic (www.halsuj.pl).

TWINCAT 15

Długość	4,6 m
Szerokość	2,3 m
Waga	125 – 130 kg
Maszt	6,5 – 7,3 m
Grot i fok	11,4 - 15,6 m kw.
Spinaker	11,5 - 13 m kw.
Waga załogi	do 320 kg



Wyłącznie importer:



Przedstawiciel marek:



tel. 601 444 335

www.halsuj.pl

e-mail: halsuj@gmail.com

Targi Boatshow w Poznaniu

Szkolenia, konferencje i prezentacje jachtów. Wielkopolska czeka na Boatshow



Jednym z większych jachtów na targach Boatshow będzie Hanse 400.

Około 130 firm zaprezentuje swoje produkty i usługi na XIII Targach Żeglarstwa i Sportów Wodnych Boatshow (18 – 20 listopada). Impreza po raz czwarty odbędzie się w stolicy Wielkopolski – na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Na zwiedzających czekają niezwykle nagrody, między innymi dwa kadłuby jachtu otwartopokładowego Sigma 600.

W tym roku wystawcy zajmą hale o numerach 6 i 6A, o łącznej powierzchni 9 tys. m kw.

Organizatorzy (Interservis i MTP) zapowiadają sporo atrakcji. Na targowej scenie wystąpi Jerzy Porębski (w piątek i sobotę). Będą warsztaty nawigacyjne

i meteorologiczne. Zaproszenie od organizatorów przyjął Aleksander Doba, który przepłynął Atlantyk oceanicznym kajakiem zbudowanym w stoczni Andrzeja Armińskiego. Zaplanowano spotkanie Federacji Szkół Żeglarskich ISSA zrzeszającej prywatne szkoły i stowarzyszenia zajmujące się szkoleniem i wychowaniem pod żaglami. Giżycko, miasto partnerskie targów Boatshow, zaprezentuje między innymi Ekomarinę, nową miejską przystań nad Niegocinem. Zapowiedziano spotkania środowisk związanych z klasami Omega, Micro i Skippi 650. Zapraszamy także na podsumowanie cyklu Pucharu Polski Jachtów Kabinowych. Tegoroczni zwycięzcy PPJK otrzymają w Poznaniu wyróżnienia. W targowej tawernie będzie muzyka na żywo, a na basenie odbędą się pokazy i regaty jachtów sterowanych radiem (z tej okazji w tym numerze „Wiatriu” publikujemy obszerny materiał o polskim radiojachtingu).

Jachty i motorówki

Na targach zaprezentowanych zostanie kilkadziesiąt jachtów żaglowych i motorowych, w tym sporo miejsca zajmą te, o których w ostatnich miesiącach pisaliśmy na łamach „Wiatriu”. Będzie można obejrzeć m.in. łódź Hanse 400, skandynawskie motorówki sprowadzane do Polski przez firmę Horyzont ze Szczecina, jachty ze stoczni Janmor Andrzeja Janowskiego i łódź Shine 30, zaprojektowaną i wykonaną przez firmę Fourth Yacht. Stocznia Sułkowski pokaże model Laguna 25,

a Sobusiak Yacht Yard Focus 800. Dalpol Yacht zaprosi na pokład łodzi Phobos 21. Centrum motorowodne Coral Yacht przedstawi łódź Coral 690, zaś Antila Yachts modele Antila 24 i 27. Zakład szkutniczy Mawamed zaprezentuje sigmę active. Poza jachtami kabinowymi zobaczymy w Poznaniu także rower wodny z silnikiem spalinowym, poduszkowiec i katamarany.

Po raz pierwszy zaprezentowana będzie barka Omega – Buster. Ten ciekawy, stylizowany jacht kilka tygodni temu zwodowano w Hławie. Później wyruszył na niemieckie targi Hanseboot. Laminaty jachtu wykonano w Inowrocławiu, a zabudowy wnętrza podjęła się firma Pod Omegą. Barka pomieści sześciuosobową załogę. W kabinach i sterówce mamy zapewnioną odpowiednią

wysokość (1,9 m) oraz wygodne koje. Pod pokładem znajdują się dwie kabiny mieszkalne (na dziobie i rufie), natomiast środkową część wypełnia salon z kuchnią. Na prawej burcie jest duża wygodna kanapa oraz stół dla całej załogi. Po obniżeniu stołu powstaje miejsce noclegowe dla dwóch dodatkowych osób.

Medialność żeglarstwa w Polsce

Bardzo ważny punkt targowego programu to piątkowa konferencja „Medialność żeglarstwa w Polsce”. Uczestnicy spotkania będą wspólnie poszukiwać odpowiedzi na pytania, dlaczego żeglarstwo tak rzadko gości na antenie polskich stacji telewizyjnych, dlaczego istnieje tak wielka dysproporcja pomiędzy



sklep żeglarski
www.szopeneria.pl

HH HENRI COLLOID Barton MARINE RONSTAN HARKEN HONDA MARINE SUZUKI OLIVA HEMPEL

Kamizelki i sprzęt ratunkowy

“JEDNYM DOTKNIĘCIEM UŁATWISZ SOBIE ŻYCIE.”

Najbardziej satysfakcjonującym aspektem mojej pracy jest projektowanie produktów, które czynią życie łatwiejszym i przyjemniejszym takich jak nasze nowe dotykowe urządzenie NSS Sport.

To urządzenie zawiera wbudowaną kartografię, jest mocne i szybkie, wyposażone w NMEA 2000 z funkcjami sieciowymi i niezwykle wyrazisty wyświetlacz, aby umożliwić pełną kontrolę i integrację z łodzią. Przy tym wszystkim jest niezwykle proste w obsłudze. Dlaczego? Ponieważ spędziliśmy mnóstwo czasu na projektowanie interfejsu. Wystarczy wybrać się do lokalnego dealera, aby doświadczyć naszej nowej dotykowej technologii Touch Sensible.

— Aaron Coleman,
Główny Inżynier Projektu

**SIMRAD**

www.parker.com.pl
www.simrad-yachting.com

**I AM****SIMRAD**

www.parker.com.pl

życie zaczyna się dziś



**PROMOCJA
NA WYBRANE MODELE**

QUICKSILVER®**ACTIV 675****PARKER**
P O L A N D

tel. +48 22 785 11 11
fax +48 22 785 09 99
parker@parker.com.pl
www.parker.com.pl

Parker Poland Sp. z o.o.
Cząstków Polski 171,
05-152 Czosnów

WILLE NAD ZALEWEM

Pod Warszawą powstają domy w sąsiedztwie największych portów

Tuż obok portów Nieporęt i Piława nad Zalewem Zegrzyńskim, 20 minut drogi od granic Warszawy, powstaje osiedle 39 komfortowych willi. Domy wyrastają na leśnych działkach o powierzchniach przekraczających 1000 m². Budowę podzielono na dwa etapy. Pierwszy zostanie ukończony jeszcze w tym roku.

Developer proponuje cztery rodzaje budynków o powierzchniach od 215 m² do 340 m². W pierwszym etapie inwestycji najwięcej powstanie willi Tramontana (nazwa pochodzi od chłodnego wiatru wiejącego na zachodnim wybrzeżu Włoch i Korsyki). W architekturze budynków widać wyraźną inspirację kulturą śródziemnomorską.

W elewacjach sporą powierzchnię zajmują okna. Oś osiedla wytycza wewnętrzna droga ze starodrzewem. Projektanci wykorzystali naturalne ukształtowanie terenu tak, by każdy budynek

miał optymalne naświetlenie, maksymalnie duży ogród, a przyszli właściciele jak najwięcej prywatności.

Osiedle zaplanowano jako zamknięty i chroniony zespół podmiejski. Teren będzie ogrodzony i monitorowany (z recepcją przy wjeździe). Dodatkowo w willach przewidziano podłączenia do systemów alarmowych. Tuż przy wjeździe na osiedle, bezpośrednio przy ul. Wojska Polskiego (vis-à-vis wjazdu do Portu Piława) powstanie pawilon usługowy o powierzchni 250 m² z parkingiem. Ma w nim być lokalny sklep, kafeateria lub cukiernia. Na piętrze przewidziano lokale na biura lub dwa niezależne apartamenty.

Projekt Wille nad Zalewem realizowany jest przez Invest Plan Group, poprzez spółkę celową Dernet Enterprises Polska sp. z o.o. Invest Plan to grupa budująca w Polsce nieruchomości mieszkaniowe i komercyjne. Oprócz osiedla Wille Nad

Zalewem spółka przygotowuje się do budowy osiedla mieszkaniowego w Ożarowie Mazowieckim oraz inwestycji w Krakowie. Wille nad Zalewem zaprojektowało Gomez Studio, pracownia architektoniczna pod kierownictwem Hernana Gomeza. Generalnym wykonawcą jest firma Vis-bauen, spółka powstała na bazie doświadczeń firm Panorama Inwest oraz Eko-gips, które od kilkunastu lat działają na rynku budowlanym.

Mieszkańcy osiedla zapewne pierwsze kroki skierują na Portu Nieporęt, by odwiedzić sklepy żeglarskie i portową tawernę. Dzieci namówią rodziców na wizytę w minizoo w Porcie Piława. To miejsce żyje cały rok, bo basen portowy zamieniany jest zimą w lodowisko. Okoliczne przystanie prowadzą sekcje sportowe dla dzieci i młodzieży, więc jeśli ktoś ma w domu małego miłośnika klasy Optimist, dojazd na trening zajmie mu pięć minut. W takich miejscach żeglarstwo i sporty wodne mogą się stać codziennością.

Zacumuj na dłużej nad Zalewem Zegrzyńskim!



Wille nad Zalewem 28	
<i>Tuż za Warszawą pod Warszawą</i>	
Szczytno	170
Olsztyn	210
Mikołajki	220
Giżycko	250
Odległości od centrum Warszawy.	

www.willenadzalewem.pl

- 39 ekskluzywnych domów o powierzchni od 215 do 451 m²
- Wygodny i szybki dojazd z/do Warszawy
- Duże zalesione działki
- Nad Zalewem Zegrzyńskim
(naprzeciw Portu Piława i Portu Jachtowego Nieporęt)
- Inwestycja w pobliżu pola golfowego

**wille
nad
zalewem**

Biurow Sprzedaży | 0 517 045 446



HANSE 400

www.hanseyachts.com



Żeglarstwo z **Hanse** poznaj to uczucie!

Regatowa jakość w armatorskim wydaniu

Boatshow XIII Targi Żeglarstwa i Sportów Wodnych
Poznań 18-20.11.2011

Nowy dealer na terenie Polski!

Horyzont Sp. z o.o. | Szczecin | Phone +48 508341633 | info@hanseyacht.pl

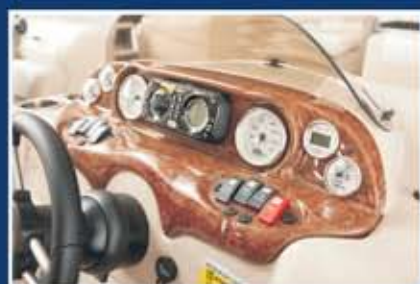
Hanse 
BREAKING RULES . SETTING TRENDS



WATERTOYS

Nowe modele na 2012 już dostępne. Wielkie promocje!

Harris
FloteBote



Firma WaterToys, wyłączny
na polskim rynku dystrybutor
amerykańskiego producenta
Harris Flote Bote.

telefon: 22 640 27 06/07
telefon kom.: + 48 606 710 954
www.watertoys.pl
www.harrisflotebote.pl

18 LISTOPADA

BAKISTA.PL

NOWA ODSŁONA SKLEPU INTERNETOWEGO

WWW.BAKISTA.PL

f BAKISTA

BAKISTA

popularnością żeglarstwa a jego obecnością w mediach, a także, co trzeba zrobić, by tematyka sportów wodnych zyskała uznanie nadawców. Czy żeglarstwo nie jest sportem telewizyjnym? Do dyskusji zostaną zaproszeni dziennikarze z różnych mediów, przedstawiciele agencji marketingowych zajmujących się sponsoringiem sportowym, organizatorzy imprez i zawodnicy.

Konferencję poprowadzi Paweł Pochwała, znany dziennikarz telewizyjny i zawodnik z klasy Laser Radial. Udział w spotkaniu zapowiedzieli m.in.: Zbigniew Gutkowski, skipper jachtu „Operon Racing”, kapitan Krzysztof Baranowski, żeglarz, dziennikarz, promotor żeglarstwa i twórca Szkoły pod Żaglami, oraz Piotr Tarnacki, żeglarz i organizator regat żeglarskich w Sopocie. Konferencja odbędzie się w pawilonie WTC, w bezpośrednim sąsiedztwie hal wystawowych targów Boatshow (ul. Bukowska 12, I piętro). Organizatorzy proszą, by uczestnicy potwierdzili swój udział do 10 listopada (konferencja@gmail.com, tel. 505 158 438).

Polska nad wodą

Podczas targów Boatshow odbędzie się także konferencja „Polska nad wodą”, adresowana do przedstawicieli samorządów zainteresowanych rozwojem infrastruktury oraz dróg wodnych na śródlądziu. Uczestnicy będą rozmawiać między innymi o wpływie inwestycji w infrastrukturę na rozwój regionalnej turystyki.



Na Boatshow po raz pierwszy zaprezentowana będzie barka Omega – Buster.

Świat lornetek

Na ciekawe spotkanie zaprasza firma Nikon, producent markowych urządzeń optycznych, m.in. lornetek dla żeglarzy. Podczas szkolenia każdy z targowych gości będzie mógł poznać budowę i możliwości nowoczesnych lornetek przeznaczonych dla miłośników sportów wodnych. Spotkanie stanie się również okazją do obejrzenia i przetestowania najnowszych urządzeń oraz wysłuchania ciekawych wykładów

dotyczących podstawowych zagadnień z zakresu sprzętu obserwacyjnego. Uczestnicy będą mogli indywidualnie porozmawiać ze szkoleniowcami, którzy chętnie wyjaśnią niuanse techniczne i pomogą w wyborze odpowiedniej lornetki, w zależności od potrzeb.

Złote Omegi i bal kapitański

Targom Boatshow będą towarzyszyć także dwie lokalne imprezy – Wielkopolska Gala Żeglarska oraz

bal kapitański. Gala odbędzie się w hali nr 15 Międzynarodowych Targów Poznańskich (restauracja „Smaki i Aromaty”, sobota, 19 listopada, godz. 17). Podczas gali zostaną ogłoszone wyniki konkursu „Złote Omegi 2011”. Laureaci zostaną wyróżnieni w sześciu kategoriach: Osiągnięcie Sportowe Roku, Morski Rejs Roku, Śródlądowy Rejs Roku, Regaty Roku, Wydarzenie Roku i Przystań Żeglarska Roku. Bal kapitański rozpocznie się o godz. 20.00.

ORGANIZATORZY:



BIURO TARGÓW



Międzynarodowe
Targi
Poznańskie

TARGI ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH

fot. Magdalena Łasocka



POLAND BOATSHOW

TARGI ŻEGLARSTWA I SPORTÓW WODNYCH

POZNAŃ, 18-20.11.2011

www.boatshow.pl

PATRONAT HONOROWY



WSPÓŁPRACA



PATRONAT MEDIALNY



WSPÓŁPRACA MEDIALNA



Morze, film i człowiek

Jak filmować i robić zdjęcia na morzu – opowiada Andrzej Radomiński

Podczas warszawskiego Przeglądu Filmów Żeglarskich Jacht Film (19-20 listopada) odbędzie się spotkanie „Morze i film” poświęcone robieniu zdjęć i kręceniu filmów na morzu. Poprowadzi je Andrzej Radomiński, żeglarz, reżyser oraz twórca reportaży i filmów o tematyce podróżniczej i przyrodniczej. W rozmowie z Kamilą Ostrowską opowiada o początkach swojej pracy, o współczesnych filmach morskich i o przygotowaniach pod żaglami.

Kamila Ostrowska: Czy gdyby operator newsowy znalazł się na pokładzie żaglowca, to by sobie poradził?

Andrzej Radomiński: Ja sobie poradziłem. Byłem takim operatorem. Od urodzenia chciałem iść do szkoły morskiej, ale miałem okulary. W tamtych latach to dyskwalifikowało.

Miałem, na szczęście, plan awaryjny. Pomyślałem, że zostanę dziennikarzem. Będę podróżował, robił zdjęcia i dzięki temu również pływał. To się sprawdziło. Zmieniło się tylko to, że aparat szybko szedł na drugi plan. Mój przyjaciel fotografik pracował jako asystent operatora w Pałacu Kultury w Zakładzie Produkcji Filmów Telewizyjnych. Nosił walizki za mistrzem. Akurat była potrzebna kolejna osoba do pomocy. Gdy plan ze szkołą morską upadł, skończyłem studia i ze świeżym dyplomem prawnika poszedłem nosić te walizki. Ponieważ szybko się uczyłem, przydzielili mnie do dobrych operatorów. Byli im potrzebni znający się na fotografii pomocnicy, nie tylko do noszenia ciężkiego sprzętu, ale i do ustawiania światła, czy kręcenia drugą kamerą tzw. przebitek. To była dobra szkoła. Dość szybko przyznano nam uprawnienia najniższej kategorii operatora. Biegaliśmy i kręciliśmy newsy. Tak zacząłem. Pisałem też artykuły, robiłem fotoreportaże. Dość łatwo zaczęło mi się to układać w opowiadki filmowe.

Pamięta pan pierwsze zlecenia?

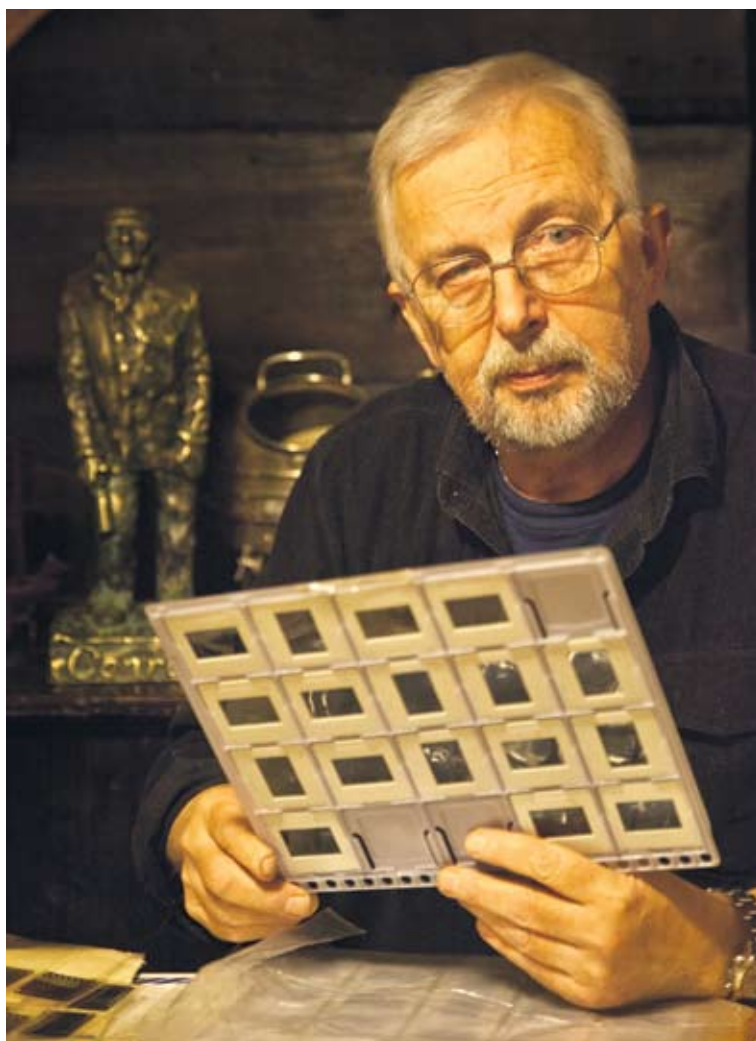
W latach 70. wysłano mnie upalnym latem nad Zalew Żegrzyński. Miałem zrobić weekendowy reportaż o tym, jak ludzie spędzają czas na tej warszawskiej riwierze. Zbliżając się do brzegu, zauważyłem kilkoro ludzi rozkładających łódkę typu Mewa. To taka gumowa żagłówka z drewnianym szkieletem. Przywitałem się, przedstawiłem i zapytałem, czy mogą ich nakręcić. To była prze zabawna historia. Korpulentna mamusia, tatuś w obcisłych slipach z kilkoma patykami w rękach i czterema pod pachą. Tłum dzieci.

Harmider. Wszyscy mają absolutną

puszkę w oczach. Matka czyta instrukcję. Ojciec nie rozumie ani słowa. Jeden patyk nie pasuje do drugiego. Skrupa nie da się naciągnąć na szkielet. Spędziłem z nimi chyba godzinę. Nie nakręciłem końca, tylko zjechałem kamerą z ich załamanych twarzy w głąb łódki, w czerń. Potem pojechałem dalej. Nakręciłem dziewczyny na plaży, motocyklistów, kajakarzy, dzieci chlapiące się w wodzie i zmontowałem taką historię. Zaczyna się dzień. Wsta-

tek 16-milimetrową kamerą. Zamiast nakręcić kilka nieruchomych ujęć, jeździłem kamerą, bo wszystko mi się podobało. Później montażystka przejrzała moje ujęcia, kręcone jak pijany wąż. Puściła w jedną, potem w drugą stronę i spytała, czy kamera spadła ze schodów. W ten sposób się nauczyłem, jak się robi przebitki.

Jakie są najpoważniejsze problemy techniczne podczas filmowania na morzu?



Andrzej Radomiński

Fot. Michał Przybylski

je słońce. Na plaży rodzinka rozpakuje mewę. Mamusia zaczyna czytać instrukcję. My jedziemy dalej. Rowery, kajaki. Łódka jak taktometr wracała przez cały film. Koniec był taki, że jak zjechałem kamerą w tę czerń łódki, zrobiłem przenikanie na zachodzące słońce. W tle kontynuacja rozmowy o składaniu żagłówki. Ten materiał bardzo się spodobał. Natychmiast dostałem kolejne zlecenia.

Jaką dałby pan radę początkującym?

Nie ma lepszej szkoły niż montowanie własnych materiałów. Moim pierwszym zadaniem było zrobienie przebi-

Wilgoć i sól. Dzisiaj pewnie jest już łatwiej, bo aparaty są mniejsze. Ja pierwsze obrazki robiłem aparatem Pentacon 6. Obiektów ważył chyba 5 kg, a korpus około 3 kg. Sprzęt mogłem używać tylko wtedy, kiedy byłem w stanie uchronić go przed bryzgami. Słona wilgoć jest wszędzie na morzu. Jeśli aparat umieścimy w wodoszczelnej obudowie, robi się armata, którą ciężko załadować na jacht. Tak było kiedyś. Teraz istnieją małeńkie, wodoszczelne kamerki, które łatwiej zabrać na pokład.

W filmie „Deep water” z regat Golden Globe jest parę zdjęć fal z południowego oceanu. To są ujęcia wkle-

jone, a kręcone z niszczycieli, statków ratowniczych, dużych okrętów. Nie z jachtu. Widać to, bo morze jest daleko. Nie da się tego tak nakręcić z niskiego pokładu. W fabule zazwyczaj ujęcia sztormowe robi się w specjalnym basenie, z użyciem modeli.

Jak pan sobie radził z tymi utrudnieniami?

Myślę, że to nie techniczne problemy są najważniejsze. Podstawowym problemem jest to, że trzeba wiedzieć, co się chce sfotografować. Ja nie wierzę w tak zwane zdjęcia łapanie, bo takie udaje się jedno na 10 tysięcy. Każda twórczość jest przekazem komunikatu. Żeby ten przekaz się wypełnił, to z punktu A musi dotrzeć do punktu B w takich samych wartościach logicznych.

Ludzie często sobie wyobrażają, że filmy dokumentalne robi się w ten sposób, że bierze się kamerę, kilka złotych, jedzie się w ciekawe miejsce i kręci. Potem się to skleja i wszyscy są zachwyceni. To nie jest prawda. Takie obrazy w komisjach kołaudacyjnych nazywamy „ulicznikami”.

Czyli?

W PRL istniała agencja szkoląca dziennikarzy, którzy wyjeżdżali za granicę. Dostawali jakąś sprężynową kamerę, np. typu Bolex. Stawiali ją na ulicy i kręcili: ulica, Manhattan, piętrowy autobus, Statua Wolności. Do tego muzyka i komentarz. Stąd „uliczniki”.

Robiłem kiedyś na zaproszenie argentyńskich współpracowników serial na Ziemi Ognistej. Spędziłem tam 1,5 roku, a przygotowywałem się 3 lata. Miałem popłynąć z nimi do Ushuaia i porobić filmy. Już wtedy miałem szkice scenariuszy, ale nie wierzyłem, że uda mi się tam dopłynąć. To było w latach 80.

Jak wyglądała ta praca?

Najpierw przez pół roku zbierałem materiały. Nie było internetu, więc wszystko dłużej trwało. Kiedy pojechałem podpisywać kontrakt, koleżanka z biura handlowego prowadziła negocjacje. Ja tymczasem siedziałem w bibliotece tamtejszej Akademii Nauk i studiowałem pisma XIX-wiecznych misjonarzy. Potem wróciłem do Polski i wszystko przetrawiłem. Napisałem scenariusze ze świadomością, że wcale nie musi to być to, co ja zrobię. Miał to być kręgosłup, który pozwoli mi się utrzymać w ciekawej opowieści.

O czym były te filmy?

Pierwsza historia opowiadała o próbie rekonstrukcji canoe z kory drzew. Dla nas Horn to pożeracz dusz marynarzy. Tymczasem mający 1,5 m wzrostu Indianie Alakalufowie czy Yamana, nazywani przez Darwina brakującym ogniwem, pływali tam od 9 tys. lat 6-, 7-metrowymi łódeczkami. Były one zrobione z kory spreparowanej podob-



Andrzej Radomiński: „Morze jest fascynujące, jednak na zimnym obrazku fotograficznym, nie przestrzennym, robi się płaskie.”

nie jak skóra bydlęca. Pływali wokół Hornu codziennie, jak my idziemy do kiosku po gazetę.

Chciałem odbudować flotyllę tych łódek i popłynąć nimi jak Thor Heyerdahl na „Kon-Tiki”. Matka natura dała mi jednak nauczkę. Nie udało się. Gdy dotarliśmy na miejsce, trzy ostatnie Indianki plemienia Yamana, które znały technologię budowania canoe, już nie żyły.

Jak wybrnęliście z tej sytuacji?

Zrobiliśmy film o tym, jaka to była dla nas nauka. Chciałem zwrócić uwagę widza na bogactwo kulturowe plemion. Z takim pomysłem jechałem i to mnie kierowało, nawet gdy nie wszystko szło po mojej myśli. Miałem zrobić 5 filmów, a zrobiłem 7. Dwa dodatkowe to szczęśliwy przypadek. Spotkałem fantastycznego archeologa, Ernesto Piana. Zrobiłem z nim opowieść pod tytułem „Dymy Ziemi Ognistej”. Niespodziewanie spotkałem też Marcela Bardiaux, nieżyjącego już, jednego z największych żeglujących samotników. Nie mogłem więc odpuszczać i zrobiłem również film o nim.

Jak filmuje się na pokładzie jachtu, na morzu?

Morze jest fascynujące, jednak na zimnym obrazku fotograficznym, nie przestrzennym, robi się płaskie, choćby nie wiem jak potworne było w rzeczywistości. Podstawowy problem polega na tym, że trzeba różnicować plany. Tam nie ma linii wyznaczających perspektywę. Perspektywa to jest daleki i nicostry horyzont. Na jednym z festiwali we Francji grand prix otrzymał

obraz o samotnym żeglarzu w długim rejsie. Autor pokazywał siebie w kolejnych wejściach, jak coś dłubie, coś, co jest zupełnie nietypowe na jachcie. Dopiero później wypuszcza kamerę na linie i widać efekt pracy. Jedną kamerę przytwierdził sobie do ramienia. Drugą, z szerokim obiektywem, umieścił w zejściówce, a trzecią wypuścił na latawcu!

Liczy się pomysliwość. Współczesnie każdy może zabrać kamerę czy aparat na pokład. Czy to nie spłaszcza efektu, nie pomniejsza wartości fotografii czy filmu dokumentalnego?

Absolutnie nie. To bardzo dobrze, że każdy może mieć dostęp do sprzętu. Ale jeśli można coś doradzić, to najważniejszym jest, aby zaczynać od pomysłu. Trzeba wiedzieć, co się chce przekazać.

W jakich najtrudniejszych sytuacjach pan filmował? Jakie były najciekawsze pańskie przygody?

Naprawdę trudne sytuacje na ogół źle się kończą. Przygody to zaś te sytuacje, z których nam się udało wyślizgnąć. Wracaliśmy do Polski z Kazimierzem „Kubą” Jaworskim po jego udziale w Ostar 80. Odniósł ogromny sukces. W Anglii musieliśmy naprawiać maszt. Po dwóch tygodniach remontu w stoczni, pod koniec listopada, wyszliśmy w morze. Spieszyliśmy się do domu, bo wypłynęliśmy na 6 tygodni, a nie było nas już trzeci miesiąc. Poza tym chcieliśmy przygotować jacht do następnych regat. W Kana-le Angielskim napotkaliśmy ostry sztorm, 10 w skali Beauforta. Stwierdziliśmy, że wieje z zachodu, więc dla nas w plecy, czyli dobrze. Jacht jest

świetny, mocny, takielunek wyremontowany przez stocznice, więc jedziemy, bo trzeba się spieszyć. Zapomnieliśmy tylko o jednej rzeczy. Nie chodzi nawet o to, że byliśmy bardziej wrażliwi na chorobę morską. Po prostu nie powinno się wypływać w taki silny sztorm, chyba że się jest ratownikiem i trzeba iść na pomoc. My jednak wypłynęliśmy. „Kuba” wyszedł na wachtę, a ja miałem schodzić. Jachtem już mocno wozilo. Miałem jeszcze zrobić klar pod pokładem. „Kuba” był wielkim innowatorem tamtych czasów. Zamontował na „Spanielu” fotele rajdowe – takie jak w samochodach. Stwierdził, że to będzie świetne bezpieczne siedzisko. Jeden fotel był w kokpicie, a drugi pod pokładem przy stole nawigacyjnym. Gdy się na nim usiadło, stół nawigacyjny dociskał jeszcze siedzącego do oparcia. Wydawało się, że nie da się z tego wypaść. Usiadłem w tym fotelu i zacząłem robić porządki. Nie przejmowałem się tym, co się dzieje na zewnątrz. Jednak tę jedną interferencyjną falę usłyszałem. Nagle poczułem, że frunę. Wylądowałem mostkiem na kancie szafki kambuzowej. Leciąłem przez 4,8 m szerokości jachtu. Odkleiłem się od szafki z cmoknięciem. Nie bardzo wiedziałem, co się dzieje. Pierwsze, co zrobiłem, to zawałem „Kubę”. Odpowiedział, że u niego wszystko w porządku i spytał, co to za łomot. Mówię, że jestem na podłodze i nie mogę się podnieść. Początkowo myślał, że się wygłupiam. Zszedł na dół, a ja mu mówię, żeby mi skrzył grubego gauloise’a, bo nie wytrzy-

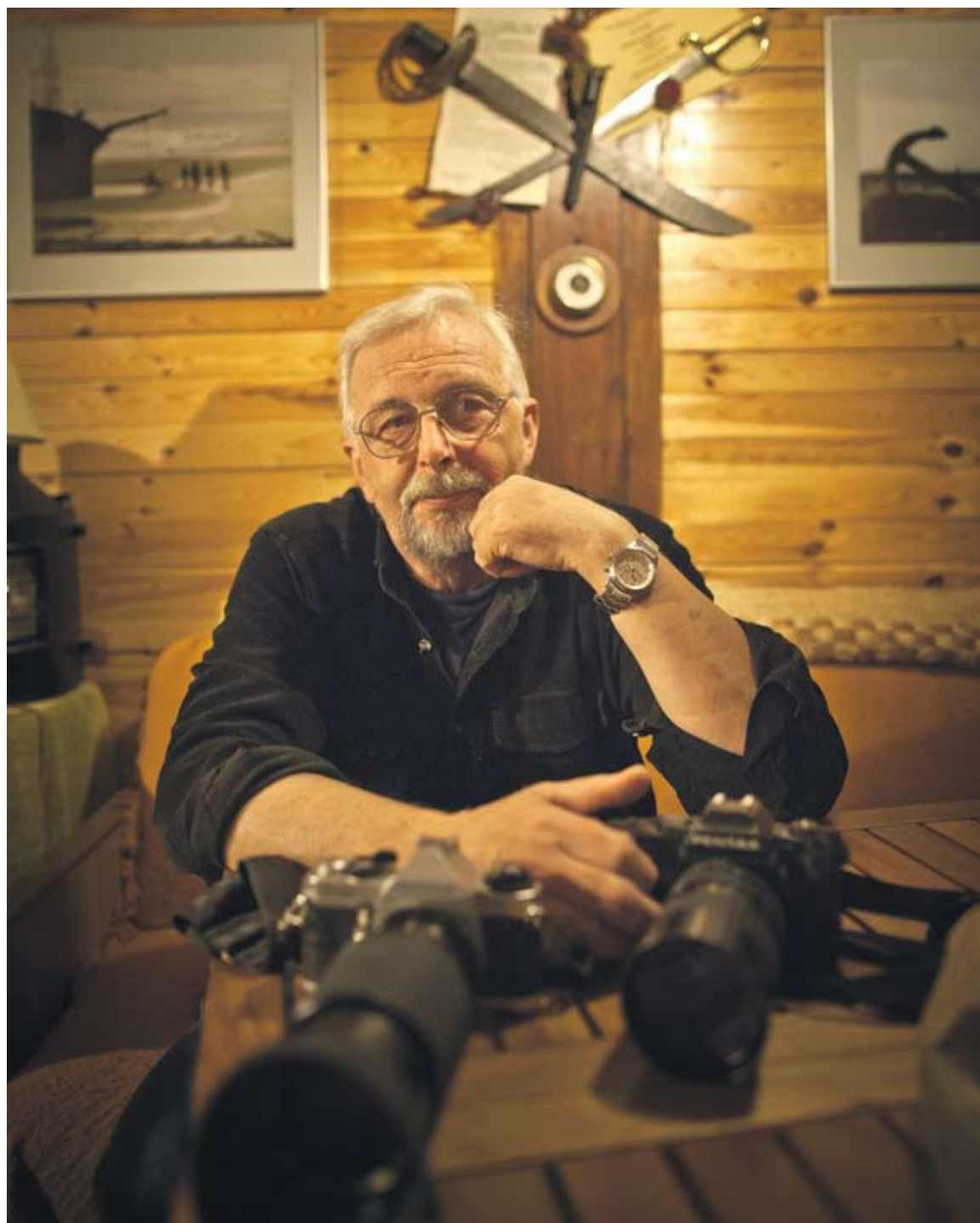
mam. Nad ranem „Kuba” wszedł do Calais. Przyszło na jacht dwóch czy trzech strażaków z żelaznymi noszami. Zapakowali mnie na te nosze, przypięli pasami jak belkę i wyciągnęli na zewnątrz. W tym momencie o mało nie umarłem ze strachu. Okazało się, że stoimy *longside* chyba do trzydziestej jednostki. Na dodatek nie w basenie za śluzą, tylko w pływowym. W związku z tym czekała mnie droga przez te 30 pokładów, aż do pionowej, 8-metrowej ściany portu, gdzie były małe, strome i śliskie schodki. Na szczęście, jakoś mnie donieśli i zawieźli do szpitala. „Kuba” zaczął dzwonić do PZZ, informować, pytać o ubezpieczenie. Prosił, żeby nie udzielać informacji prasie. Niestety, jeden z tamtejszych dziennikarzy podłapał temat i napisał artykuł

SIĘĆ SKLEPÓW ŻEGLARSKICH

CZELADŹ 32 265-19-18
POZNAŃ 61 842-71-70
WROCŁAW 71 363-27-01

www.sklepyzeeglarskie.pl

NAJLEPSZY PARTNER W ZAKUPACH



Andrzej Radomiński: „Najciekawszą rzeczą na morzu do sfilmowania jest człowiek i jakaś prawda o nim.” Fot. Michał Przybylski

o tym, że „Spaniel” roztrząsał się podczas sztormu, a jeden z żeglarzy zginął. Te brednie nie miałyby większego znaczenia, gdyby nie to, że dotarły do mojego ojca, który był wtedy w stanie przedzawałowym, w szpitalu. Ojciec ledwo uniknął śmierci. I chyba to właśnie było dla mnie tym najgorszym przeżyciem. Ale tak właśnie wygląda dziennikarstwo dla dziennikarstwa. Zawsze trzeba myśleć o tym, jakie będą konsekwencje naszego działania. Morze uczy, żeby przewidywać, co jest za rogiem.

Co pan sądzi o współczesnych wielkich produkcjach, których akcja rozgrywa się na morzu, łączy się z morzem i żeglarstwem? Na przykład takich jak „Pan i władca na krańcu świata” czy „Piraci z Karaibów”?

„Pan i Władca” to jeden z najlepszych morskich filmów, jakie widziałem. Jest świetnie zrobiony w sensie werystycznym. Jest prawdziwy, na-

brzmiały, bolesny. Pokazuje bardzo autentyczny problem. Jest tylko jeden minus, bardzo słabo przetłumaczony tytuł. „Master and Commander” to kapitan i dowódca wojskowy. Rozdarcie kapitana, który kocha swój statek i załogę, całym sercem pragnie ich chronić, a obowiązkiem dowódcy który musi wykonać rozkaz bez względu na konsekwencje, ukazane zostały w tym filmie mistrzowsko. A podkreślone jeszcze wspaniale zawieszoną pointą.

A „Piraci z Karaibów”?

Następuje popularyzacja, a więc i pauperyzacja wysokiej kultury. Zaczyna się liczyć nie jakość, lecz ilość. Dlatego powstaje tak wiele popularnych produkcji. Nie ma wielu filmów pirackich, w których tematyka byłaby ujęta w inny sposób, niż komediowy. Myślę, że tematyka piratów czy korsarzy z definicji ma być dla rozrywki. Według mnie, w „Piratach z Karaibów” efekty specjalne są przesadzone. Johnny Deep gra świetnie, ale ja jestem

przywiązany do szczegółów, do tej werystyki. Jestem pewien, że i w tych historiach można by znaleźć sporo bardzo ciekawych i nieco głębszych problemów...

Czy „Nóż w wodzie” to film żeglarski?

Na to pytanie reaguję impulsywnie. To, że akcja dramatu dzieje się pod żaglami, nie znaczy, że to jest film żeglarski. Przecież dramat rozgrywa się między trojgiem ludzi. I nie ma znaczenia, czy to się dzieje na nartach, czy na saniach zaprzężonych w psy, na Alasce, czy w Himalajach, czy akurat tu, gdzie było wygodniej, na „Rekinie”, na Mazurach.

Nie rozumiem takich pytań. Andrzej Minkiewicz zdecydował się pokazać podczas Przeglądu Filmów Żeglarskich mój film „Ślady na wodzie”. Bohater jest kapitanem, który przeszedł, po czterdziestu paru latach pracy na statku, na emeryturę i znalazł się w sytuacji muchy między dwoma szybami.

Nie wejdzie na ląd, bo nie przywykł żyć w zgiełku miasta i nie wróci na morze, bo zabroniła mu komisja lekarska. Poza tym, że bohater czasami przechodzi brzegiem morza i zostawia tam ślady, obraz prawie nie ma nic wspólnego z morzem. Nie dzieje się na morzu. On się dzieje w jego głowie i duszy.

Dla ludzi żeglujących film, w którym pozornie nie się nie dzieje, gdzie jest tylko morze, i tak będzie fascynujący. Czy dla kogoś, kto nigdy nie żeglował, może ta tematyka być interesująca i magiczna?

To nie jest jedynie kwestia filmu. Jeśli „Lorda Jima” czyta ktoś interesujący się etyką, moralnością i uczuciowością, nie musi być żeglarzem, żeby go ta książka zafascynowała. Czy w ogóle tam jest jakiś żagiel? Może gdzieś na horyzoncie. Podziwiam Andrzeja Wajdę, że odważył się zrealizować „Smugę cienia”. To jest piekielnie trudny temat, ponieważ akcja dzieje się wewnątrz człowieka. W najczarniejszej jego pieczarze. Czy to był pokład, czy monsun, czy obwisłe żagle, to nie ma znaczenia.

Czyli każdy film o morzu jest tak naprawdę filmem o człowieku?

Oczywiście. Tu mnie pani przestrzegła pointą. Najciekawszą rzeczą na morzu do sfilmowania, do pokazania, jest człowiek i jakaś prawda o nim. Morze jest wspaniałą materią jako obraz, czyli bardziej dla malarzy.

Pod koniec listopada odbędzie się Przegląd Filmów Żeglarskich. Czy ten pomysł ma szansę rozwoju jako impreza cykliczna?

Chcielibyśmy wrócić do formy festiwalu. Sam kiedyś wygrałem Grand Prix I Festiwalu Filmów Żeglarskich w Katowicach. To był 1981 r. Wcześniej był Międzynarodowy Festiwal w Szczecinie, gdzie zdobyłem nagrodę za film „Szyper”.

W 2007 r. w Szczecinie na The Tall Ships Races Mira Urbaniak, żeglarka i dziennikarka, wymyśliła pokaz filmów żeglarskich. W kinie „Pionier” pokazaliśmy dokumenty, a filmy fabularne w wielkim namiocie. Okazało się, że mieliśmy tłum ludzi, nie tylko z Polski. Seanse kończyły się późno w nocy. Często widzowie zostawali u nas, rezygnując z „Piratów z Karaibów”. Czyli potrzeba jest.

Czy są młodzi twórcy żeglarskich filmów dokumentalnych?

Powstało kilka dobrych filmów. W trakcie przeglądu pokażemy „Morze twoimi oczami”. Obraz opowiada o eksperymencie Janusza Zbierajewskiego. Żeglował on z niewidomymi. To też jest film o człowieku. Zmaganie z samym sobą, do jakiego zmusza morze, to ważny przekaz. Jestem zdania, że nie należy walczyć z morzem. Można próbować się z nim zmagać, ale ono zawsze wygra. Na pięknym statku szkolnym „Kri Dewaruci”, który kiedyś spotkałem w Osace, nad szturwałem umieszczono przepiękną maksymę: „walcz z sobą, pomagaj słabszym, nie ulegaj przeciwnościom”. Morze jest wspaniałym tego nauczycielem, ale i katalizatorem, który lepiej niż rentgen pokazuje wnętrze człowieka.

Rozmawiała Kamila Ostrowska

Szczęśliwy powrót

Nowe wydanie powieści Forestera. Na zimowe wieczory i na prezent

Dla doświadczonych żeglarzy i miłośników literatury marynistycznej powrót kapitana Horatio Hornblowera nie będzie zaskoczeniem. Ten bohater znany ze wspaniałej serii autorstwa Cecila Scotta Forestera wraca na półki w księgarniach, aby przypomnieć o swoich przygodach dotychczasowym fanom. Powieść ukazuje się w nowym przekładzie i szacie graficznej.

„Szczęśliwy powrót” („Happy Return”) jest szóstą częścią przygód kapitana Hornblowera, lecz powieść ta została napisana jako pierwsza. Opublikowano ją w 1937 r. O autorze „Szczęśliwego powrotu” Ernest Hemingway powiedział: „Polecam Forestera wszystkim znajomym, którzy umieją czytać”.

W pierwszych latach wojen napoleońskich Wielka Brytania walczyła jednocześnie z Hiszpanią i Francją, swoimi dawnymi wrogami. Jednym ze sposobów zadania ciosu Hiszpanom było wzniecenie rebelii w dalekim zakątku ich wielkiego kolonialnego imperium. Dlatego właśnie Horatio Hornblower, młody ambitny dowódca angielskiej fregaty, zostaje wysłany na drugą stronę globu, by dokonać morskiej blokady hiszpańskich posiadłości w Ameryce Środkowej i wsparć lokalne siły walczące z Hiszpanami.

Jego „Lydia”, mała fregata, musi przeciwstawić się okrętowi liniowemu „Natwidat” o sześćdziesięciu działach, opanowanemu przez rebeliantów. Tej dysproporcji siły ognia Hornblower może przeciwstawić swoje doświad-

czenie żeglarskie i zahartowaną załogę, która w ciągu kilkumiesięcznego rejsu z bandy wyłapanych przestępców portowych stała się sprawną działającą jednostką bojową. Kapitan Hornblower wywiązuje się ze swojego zadania znakomicie, zdobywając jedyny okręt hiszpański, który mógł zagrozić buntownikom.

Potem jednak w powieści następuje wspaniały i nieoczekiwany zwrot akcji: Hiszpania zostaje sojusznikiem Wielkiej Brytanii. Nagle staje się konieczne udawanie, że Anglicy wcale nie popierali rebelii w Ameryce Południowej. Sojusznik w postaci rebelianta staje się wrogiem...

Niezwykle realistyczne opisy wojny morskiej i znajomość arkanów żeglarsstwa, w połączeniu z charyzmatycznym bohaterem i wartką akcją w egzotycznych częściach świata, wciągają czytelnika do ostatniej strony.

Mamy więc wspaniałą opowieść o niesamowitym bohaterze negatywnym, lecz przede wszystkim poznajemy w niej kapitana Hornblowera i inne postacie, które będą pojawiały się w następnych częściach cyklu: Bush to pierwszy porucznik na okręcie Hornblowera, w późniejszych powieściach odegra niezwykle ważną rolę. Lady Barbara Wellesley to siostra księcia Wellingtona. W rzeczywistości Wellington nie miał siostry, lecz Forester wpadł na genialny pomysł, stawiając naprzeciwko siebie niezręcznego, nieśmiałego Hornblowera i elegancką czarującą damę, lady Barbarę. Autor dodatkowo skomplikował sytuację faktem, iż w Anglii na Hornblowera czeka żona Maria, i to ona była najbardziej poszkodowana. Jest opisana jako „niska i korpulentna, często tra-

piona pryszczami na swej twarzy”. Jakie miała szanse przy powabnej lady Barbarze? Jej mąż okazał się jednak człowiekiem honoru, co daje jej w tym starciu duże szanse.

Cecil Scott Forster urodził się w 1899 r. w angielskiej rodzinie mieszkającej w Egipcie. Wychował się w Anglii, gdzie jako dziecko stał się namiętnym czytelnikiem, co zwykle jest pierwszym krokiem do kariery pisarskiej. Nie dostał się do armii brytyjskiej, gdyż badanie lekarskie ujawniło, że ma niebezpiecznie słabe serce. Poza tym był szczupłym i wysokim krótkowidzem.

Zamiast zostać żołnierzem, Forester rozpoczął studia medyczne – bez sukcesu. Jego myśli już kierowały się ku pisaniu. Pierwsze próby okazały się nieudane, lecz wytrwale je ponawiał, aż w 1924 r. odniósł pierwszy sukces powieścią „Odroczona zapłata”. Jej ekranizacja wprowadziła Forestera do świata Hollywood.

Podczas drugiej wojny światowej pisarz przeniósł się do Stanów Zjednoczonych na prośbę rządu brytyjskiego, by pisać artykuły i opowiadania zachęcające Amerykanów do popierania brytyjskiego wysiłku wojennego. Był to rodzaj subtelnej propagandy i Forester bardzo dobrze wywiązał się z zadania. Polubił również życie w Ameryce. Większość powieści o kapitanie Hornblowerze powstała w Kalifornii, gdzie Forester mieszkał wraz z drugą żoną, aż do swojej śmierci w 1966 r. Do tego czasu opublikował około 60 powieści i stał się jednym z najbardziej popularnych pisarzy. Nawet gdyby nigdy nie stworzył postaci Hornblowera, byłby znany jako autor „Afrykań-



skiej królowej”, „Dumy i namiętności” czy „Polowania na Bismarcka”.

Ekranizacja powieści „Kapitan Hornblower” była częściowo oparta na fabule powieści. Doskonały w tym filmie był dobór aktorów. Virginia Mayo zagrała lady Barbarę, a Gregory Peck doskonale wcielił się w Hornblowera, choć wydaje się, że był zbyt przystojny. Hornblower w powieści Forestera jest siwiejącym mężczyzną z łysiną, podczas gdy Gregory Peck był... cóż, Gregorym Peckiem.

Bernard Cornwell
www.hornblower.pl

Szanta Claus Festiwal

Gwiazdą grudniowego festiwalu będzie zespół Mechanicy Szanty

Festiwal piosenki żeglarskiej Szanta Claus jest jedyną tego typu imprezą w stolicy wielkopolski i jedynym w kraju festiwalem szantowym odbywającym się w grudniu.

Przed nami szósta edycja imprezy. Organizatorzy (Maciej Olszewski i Wielkopolski Okręgowy Związek Żeglarski) zapraszają w piątek, 2 grudnia, na Biesiadę Żeglarską w piwnicy restauracji „Feniks” (Stary Rynek 77, początek o godz. 19.00). Wystąpią Waldek Mieczkowski, Jacek Jakubowski, Jacek Ronkiewicz i Mieszko Osiewicz (bilety kosztują 25 zł). Kon-

cert będzie miał charakter żeglarskiego spotkania przeplatanego morskimi opowieściami.

W sobotę, 3 grudnia, odbędzie się koncert główny w teatrze „Scena na piętrze” (ul. Masztalarska 8). W tej sali przeprowadzono niedawno kapitalny remont – przebudowano widownię, wymieniono fotele i zainstalowano klimatyzację. „Scena na piętrze” to miejsce wyjątkowe, klimatyczne i lubiane przez widzów oraz artystów. Koncert szant rozpocznie się o godz. 19.00 (bilety kosztują 35 zł). Wystąpią Marta Śliwa (solistka z Rakoniewic, laureatka ubiegłorocznego konkursu), zespoły Formacja, Mohadick oraz

Mechanicy Szanty. Około godz. 23.00 uczestnicy festiwalu ponownie zawiatają do pobliskiej piwnicy restauracji „Feniks”, gdzie zorganizowana będzie festiwalowa tawerna.

Gwiazdą tegorocznego Szanta Claus Festiwal są Mechanicy Szanty, legendarny zespół działający już 26 lat, laureat większości polskich festiwali. Śpiewają szanty, piosenki żeglarskie, chętnie sięgają po utwory z pogranicza folku irlandzkiego, muzyki bluegrass i country. To będzie pierwszy i długo oczekiwany występ tej grupy na Szanta Claus Festiwal.

Patronem medialnym VI Szanta Claus Festiwal jest magazyn „Wiatr”.

Wymień książkę w marinie

W Marinie Gdańsk rozpoczęła w październiku działalność „SailBookArnia”. Żeglarze mogą się wymieniać książkami o tematyce marynistycznej.

Mieszcząca się w biurze mariny „SailBookArnia” jest czynna przez całą dobę. By wziąć jedną z książek stojących na półkach, trzeba oddać jakąś ze swojego księgozbioru. Pierwsze czterdzieści woluminów podarowali tej oryginalnej bibliotece Rafał Grad, Katarzyna Roznerska, Jerzy Wąsowicz (s/y „Antica”) oraz inicjator projektu Jacek Zieliński.

W każdej publikacji znajduje się tabelka. Czytelnicy mogą wpisywać tam swoje dane, a także rejsy, podczas których korzystali z danej książki.

dystrybucja magazynu wiatr

ZACHODNIOPOMORSKIE

Sklep Bakista, Szczecin, Przestrzenna 23, tel. (91) 469 23 24
AKŻ Wałcz, Zdobywców Wału Pomorskiego 10
Farbyjachtowe.pl, Szczecin, ul. Przestrzenna 11, tel. (91) 431 43 00
Sklep Smart, Szczecin, Jana z Kolna 21a, tel. (91) 488 33 53
KS Orle Szczecinek, Mickiewicza 2, tel. (94) 37 434 03
Sklep Aura, Szczecin, Przestrzenna 13, tel. (91) 461 39 92
Bracia Ludwiński, Szczecin, Wiosenna 99, tel. (91) 46 44 855
Sklep Bras, Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV 27, tel. (91) 321 54 09
Sklep Neptun, Kołobrzeg, Sienkiewicza 17e, tel. (94) 35 40 696
Tawerna U Pirata, SEJK Pogoń, Przestrzenna 3, tel. (91) 461 41 72
Tawerna Sailor, Trzebież, Rybacka 16
COŻ PŻ Trzebież, Rybacka 26, tel. (91) 31 28 241
Centrum Żeglarskie, Szczecin, Przestrzenna 21, tel. (91) 46 00 319
Tawerna Cutty Sark, Szczecin, Bohaterów Warszawy 111, tel. 502 078 478
JK AZS Szczecin, Przestrzenna 9, tel. (91) 461 27 34
Harcerski Ośrodek Morski, Szczecin, Żaglowa 2, tel. (91) 460 08 52
Barnim Goleniów, GMDS i przystań w Lubczynie, tel. 693 134 838
JK Kamień Pomorski, Wilków Morskich 4, tel. (91) 38 20 882
JK Kotwica Świnoujście, Steyera 6, tel. (91) 324 25 35
Tramp Mielno, Chrobrego 32, tel. (94) 318 93 33
Marina Gocław, Szczecin, Lipowa 5/6, tel. (91) 423 06 56
Marina Hotele, Szczecin, Przestrzenna 7, tel. (91) 469 38 00
Marina Świnoujście, Wybrzeże Władysława IV, tel. (91) 321 91 77
JKM Joseph Conrad, Kołobrzeg, Warzelnicza 3
Tawerna Fiddler's Green, Kołobrzeg, Dubois 16c/20, tel. (94) 35 460 73
Szkuner Myslibórz, Marcinkowskiego 5, tel. (95) 747 25 12

POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Gdynia, Klif, Al. Zwycięstwa 256, tel. (58) 78 150 70
Open Yachting Club, Złota Góra, tel. 602 511 796
Sklep Wind, Gdańsk, Szafarnia 10, tel. (58) 301 66 30
Sklep Clipper, Gdynia, Jana Pawła II 11, tel. (58) 661 60 85
Biuro Mariny Gdynia, (58) 661 93 66
Sklep Smart, Gdynia, Jan Pawła II 5, tel. (58) 661 17 50
Sklep Neptun, Gdynia, Jana Pawła II 11a, tel. (58) 621 68 00
Sklep Sail-Hol, Gdynia, Jana Pawła II 9, tel. (58) 669 46 05
SKŻ Hestia Sopot, Hestii 3, tel. (58) 555 72 00
Tawerna Mistral, Puck, Lipowa 1, tel. 655 513 551
Klub Bukszpryt, Gdynia, Morska 81–87, tel. (58) 69 01 227
CHKŻ, Charyzkowy, Rybacka 1, tel. (52) 398 81 20
Harcerski Ośrodek Funka, Charyzkowy
GKM LOK, Gdańsk, Tamka 19a, tel. (58) 305 04 50
Jachtklub Portowiec, Gdańsk, Śnieżna 1, tel. 602 157 607
LKS Charyzkowy, Rybacka 8, tel. (52) 398 81 60
Port Jastarnia, Portowa 43, tel. (58) 673 59 60
NCŻ, Gdańsk, Stogi 20a, tel. (58) 322 26 03
Przystań COSA AZS, Gdańsk, Stogi 20, tel. (58) 324 81 00
Marina Gdańsk, Szafarnia, tel. (58) 301 33 78
Marina w łebie, Jachtowa 8, tel. (59) 866 29 73
Przystań Kusznierewicza, Swornegacie, Regatowa 1, tel. 515 034 904
Sklep JMB, Puck, Lipowa 1, tel. 601 631 957
PPHU Sobczak, Brzeźno Człuchowskie 30, tel. (59) 397 25 69
YK Północny, Gdańsk, Tamka 5, tel. (58) 305 05 07
JK Conrada, Gdańsk, Przełom 26, tel. (58) 307 39 12
JK Stoczni Gdańskiej, Przełom 9, tel. (58) 30 73 115
Szkoła Żeglarska Adkonis, Bobięcino 8, tel. (59) 858 31 36

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Sklep Aqua-Sport, Olsztyn, Lubelska 50, tel. (89) 532 03 02
Malajkino, Mikołajki, Plac Wolności 10, tel. (87) 421 61 60
Przystań Hobby – Tawerna Zielony Wiatr, Stare Sady 6, tel. (87) 42 16 743
Wrota Mazur, Pisz Imionek, tel. 605 455 950
Przystań Skłodowo, Harsz-Składowo 60, tel. (87) 427 90 45
Centrum Promocji i Informacji Turystycznej, Giżycko, Wyzwolenia 2, tel. (87) 428 52 65
Czarter Korsarz, Ryn, Mazurska 10a, tel. 512 086 887
Pod Czarnym Łabędziem, Rydzewo, Mazurska 98, tel. (87) 421 12 52
Hotel Roś, Pisz, Turystów 3, tel. (87) 423 49 60
KŻ Ostróda, Sowińskiego 12, tel. (89) 646 21 64
Letni Ogród, Wygryny 30a, tel. (87) 423 61 96

MOS Iława, Chodkiewicza 5, tel. (89) 648 25 96
Sklep Kopi, Mikołajki, Okrężna 12, tel. (87) 421 63 09
Sklep Raksa, Gronity, Olsztyńska 59, tel. (89) 527 19 18
Sklep Szekla, Mikołajki, Kowalska 3, tel. (87) 421 57 03
Tawerna Portowa, Mikołajki, al. Kasztanowa 6, tel. (87) 421 57 22
Sklep Szot, Mrągowo, Nadbrzeźna 9, tel. (89) 741 57 15
Nauticus Olsztyn, OSIR, ul. Lotnicza, tel. 606 783 413
Tawerna Tortuga, Olsztyn, Pieniężnego 15
Neptun Club, Giżycko, Wojska Polskiego 35, tel. (87) 428 31 02
LOK Giżycko, Brunona 4, tel. (87) 428 14 08
Sklep Magic Yacht, Ruciane Nida, Dworcowa 9
Pod Dębem, Rucian Nida, Żeglarska 15, tel. (87) 423 66 21
Pod Omega, Iława, Sienkiewicza 24, tel. (89) 648 40 93
Tawerna Kaper, Iława, Sobieskiego 10, tel. (89) 648 63 73
Cicha Zatoka, Mikołajki, Spacerowa 1, tel. (87) 421 50 11
Gniazdo Pirata, Mikołajki, Kowalska 3, tel. 607 306 929
U Faryja, Ruciane Nida, Dworcowa 6g, tel. (87) 423 10 06
Port Keja, Węgorzewo, Ejsmontów 2, tel. (87) 427 18 43
Port Millennium, Górkto 4c, tel. (87) 562 27 03
Port Sailor, Giżycko, tel. (87) 429 32 92
Korektywa, Piaski 2, tel. (87) 423 11 22
Sklep Żeglarz, Giżycko, Nadbrzeźna 1a, tel. (87) 428 21 42
Port Wierzba, Wierzba 7, tel. (87) 423 16 19
Stanica Stranda, Pierkunowo, Giżycko
Hotel Amax, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. (87) 421 90 00
Statek Chopin, Mikołajki, Al. Spacerowa 7, tel. 600 890 838
Hotel Robert's Port, Stare Sady 4, tel. (87) 429 84 00
Hotelik Caligula, Mikołajki, Plac Handlowy 7, tel. (87) 421 98 45
Hotel Mazur, Mikołajki, Plac Wolności 6, tel. (87) 421 69 41
Bar Bart, Mikołajki, Kowalska 2, tel. (87) 421 65 11
Marina Miko, Al. Spacerowa, tel. 501 54 18 26
Hotel Ognisty Ptak, Ogonki, Sztyniorska 6, tel. (87) 427 28 79

WIELKOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Poznań, Stary Browar, ul. Półwiejska 42, tel. (61) 67 039 59
HKŻ Navigare, Poznań, Wilków Morskich 10/11, tel. 515 186 315
Easy Surf Shop, Poznań, Mogileńska 4, tel. (61) 653 31 92
JKW, Poznań, Wilków Morskich 17/19, tel. (61) 848 26 81
AZS Poznań, Nad Jeziorem 103, tel. (61) 848 29 40
Rzemieślniczcy JK Poznański, Kiekrz, Wilków Morskich 45
LOK Boszkowo, Żeglarska 1, tel. (65) 537 11 45
KS Poczowiec, Poznań, Nad Jeziorem 105
PKM LOK, Poznań, Nad Jeziorem 120, tel. (61) 848 29 34
Klub Szkwał, Kiekrz, Księża E. Nawrota
Sklep Hobby, Poznań, Węglowa 1/3, tel. (61) 842 71 70
Sklep Kada, Poznań, Dąbrowskiego 158a, tel. (61) 847 45 55
Sklep Szopeniera, Słomczyce 8f, tel. (63) 275 60 41
ŻŁKS Kiekrz, Wilków Morskich 2, tel. (61) 848 27 01
Szkoła Żeglarsstwa Morka, Kalisz, Fabryczna 1b, tel. (62) 767 18 67
ŻMKŚ, Poznań, Wilków Morskich 37/39, tel. (61) 852 97 03
KŻ UAM, Poznań, Nad Jeziorem 101
Przystań Posnania, Krzyżownicy, Międzyborska 1
Ośrodek Exploris, Poznań, Nad Jeziorem 105, tel. (61) 848 29 01
Bumerang, Kiekrz, Chojnicka 72, tel. (61) 848 28 49
YKP Kalisz, Częstochowska 7 oraz port jachtowy Szale, Kaliska 82
Sklep Hi-Wind, Poznań, Korwetowa 6A, tel. (61) 8 960 305
Sklep Auto Żagiel Sport, Konin, Kolejowa 1c, tel. (63) 242 46 69
Sklep Funsport, Poznań, Górecka 30, tel. (61) 661 04 44
Sklep Sportinger, Piła, plac Zwycięstwa 16, tel. (67) 351 73 04
WKŻ Wolsztyn, Nialek Wielki 60g, tel. (68) 347 35 84
Przystań Boszkowo, Turystyczna 5, tel. 601 564 334
ZKŻ Zbąszyń, Łąkowa 7, tel. (68) 384 60 60

MAZOWIECKIE
30 czytelni Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Śródmieście
Sklep Henri Lloyd, Warszawa, Panorama, Al. Witosa 31, tel. (22) 46 516 78
Parker Poland, Częstków Polski 171, tel. (22) 785 11 11
15 filii Biblioteki Publicznej w warszawskiej dzielnicy Mokotów

Ośrodek AZS, Zegrze Południowe, Warszawska 45, tel. (22) 782 20 35
AZS Śródownisko Warszawa, Szpitalna 5/19, tel. (22) 827 28 63
Sklep Wawer, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 02 79
Narodowy Ośrodek Informacji Turystycznej Republiki Chorwacji, Warszawa, Koszykowa 54, tel. (22) 828 51 93
Academia Nautica, Warszawa, Lentza 35, tel. (22) 651 90 35
Agencja Żeglarska Kubryk, Stara Wieś, Piękna 21 oraz w sezonie na wszystkich jachtach agencji
Marina WTW Zegrze, Warszawska 1, tel. (22) 793 02 72
Sklep Smart, Nieporęt, Wojska Polskiego 3
OYA, Platanowa 2d, Michałów-Grabina, tel. (22) 772 41 31
PŻŻ, Warszawa, ul. Ludwiki 4, tel. (22) 848 04 83
Port Nieporęt, Wojska Polskiego 3, tel. (22) 772 50 00
Port Pilawa, Białobrzegi, Płażowa 1, tel. (22) 772 33 10
Port SWOS, Zegrze Południowe, Warszawska 21, tel. (22) 782 21 83
Sklep Szekla, Warszawa, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 616 10 95
Sklep Forsail, Warszawa, Nowolipki 27, tel. (22) 654 32 61
Sklep Żeglarz, Waryńskiego 3, tel. (22) 825 17 62
Spójnia Warszawa, Wybrzeże Gdyńskie 2, tel. (22) 839 59 89
Hotel 500, Zegrze Południowe, Warszawska 31a, tel. (22) 774 66 66
Szanta Cafe, Zegrze Południowe, Warszawska 47, tel. 509 288 201
Tawerna 10B, Warszawa, Racławicka 139, tel. 509 758 503
Tawerna Czarna Perła, Warszawa, Kolejowa 8/10, tel. (22) 374 75 11
Tawerna Gniazdo Piratów, Warszawa, Ogólna 5, tel. (22) 633 71 82
Neptun, Warszawa, Wał Miedzeszyński 379
Wodnik Nieporęt, Zegrzyńska 10, tel. (22) 774 87 60
YKP Warszawa, Róża Wiatrów, Wał Miedzeszyński 377, tel. (22) 617 63 11
BMA Marine, Stare Babice, Warszawska 91, tel. (22) 753 91 04

KUJAWSKO–POMORSKIE

Sklep Henri Lloyd, Toruń, PDT, Rynek Staromiejski 36/38, tel. (56) 62 110 73
Sklep Adventure, Inowrocław, Poznańska 265, tel. (52) 358 64 28
KŻ Wind, Koronowo, Jachtowa 1
KS Zjednoczeni, Bydgoszcz, Huculska 9, tel. 601 68 47 62
Sailing Club, Bydgoszcz, Podwale 8, tel. 510 949 296
MKŻ Żnin, Szpitalna 18, tel. (52) 30 22 184
Port Tazbirowo, Koronowo, Biwakowa, tel. 606 770 843
Pub Kubryk, Bydgoszcz, Podwale 3, tel. (52) 321 27 01
Sklep Inter Sport Yachting, Bydgoszcz, Pomorska 25, tel. (52) 345 68 37
YC Anwil, Włocławek, Uskok 5, tel. (54) 255 02 55
Toruńskie Towarzystwo Tradycji Morskich, sekcja żeglarska klubu „Jantar”, Dziewuńskiego 12, tel. 501 505 412

PODLASKIE

MOS Augustów, Zarzeczne 1, tel. (87) 643 32 04
Port Szekla, Augustów, Nadrzeczna 70a, tel. 609 083 601
Sklep Boatshop, Augustów, Wojska Polskiego 29, tel. (87) 643 35 55
Przystań Czarna Perła, Augustów, Sportowa 1
Sklep M. Myszkiewicz, Białystok, Św. Rocha 10/1, tel. (85) 744 56 96
Tawerna Ryczące 40, Białystok, Orzeszkowej 15, tel. (85) 732 30 30

LUBUSKIE
YC Sława, Wschowska 23, tel. 601 401 388
Sklep Sorba, Skwierzyna, Gorzowska 29, tel. (95) 71 70 231
Lubuski YK ZHP, Zielona Góra, Bohaterów Westerplatte 27, tel. 683 253 079
Lubuski OŻŻ, Zielona Góra, Al. Niepodległości 7a

ŁÓDZKIE

Tawerna Gniazdo Piratów, Łódź, Żeromskiego 52, tel. (42) 632 66 84
Piotrkowski OŻŻ, Tomaszów Mazowiecki, Zawadzka 77
JK Elektron, Bełchatów, Kujawska 4, tel. 500 147 270
Sklep Bosman, Łódź, Rudzka 129, tel. (42) 681 79 57
Sklep Hals, Łódź, Gliniana 12, tel. (42) 676 33 58
Tawerna Keja, Łódź, Kopernika 46, tel. 609 152 420
ŁKR Latający Holender, Bronisławów, tel. 605 737 787
Szkoła Bluebingo, Tomaszów Mazowiecki, Przeskok 3, tel. 663 567 514
Port Maruś, Swolszewice Małe, Żeglarska 1, tel. (44) 710 86 82

ŚWIĘTOKRZYSKIE

Sklep turystyczno-żeglarski, Kielce, Warszawska 147, tel. (41) 368 60 75

LUBELSKIE

YC Politechniki, Lublin, Chrobrego 1, tel. 502 365 964
Wodniczek, Dys 312 A, Ciecierzyn, tel. (81) 501 24 68

DOLNOŚLĄSKIE
Sklep Henri Lloyd, Wrocław, Renoma, ul. Świdnicka 40, tel. (71) 359 10 41
Sklep Hobby, Wrocław, Nyska 59/61, tel. (71) 339 03 74
JK AZS Wrocław, Wyspiańskiego 40, tel. (71) 328 23 25
DOŻŻ, Wrocław, Plac Św. Macieja 5, tel. (71) 343 56 65
Akademia Żeglarska Talar Sisters, Wrocław, Skrzetuskiego 68
Yacht Club Kłodzko, Plac Chrobrego 12, tel. 609 114 224
Sklep Hejzowina, Kłodzko, Plac Chrobrego 33, tel. (74) 867 02 53
Port Uraz, Brzeska 9B, tel. (71) 310 83 83

ŚLĄSKIE

Sklep Hobby, Czeladź, Katowicka 109, tel. (32) 265 19 18
Sklep Dalpol Yacht, Siemianowice Śląskie, Hadamika 20, tel. (32) 229 50 46
Sklep Splot, Gliwice, Wielicka 30, tel. (32) 331 20 94
Częstochowski OŻŻ, Broniewskiego 3
ŚKŻ Halny, Bielsko-Biała, Grota Roweckiego 4, tel. 607 696 783
YC Opty, Chelm Śląski, Leonida Teligi 2, tel. (32) 225 75 38
SOŻŻ, Katowice, Wojewódzka 16, tel. (32) 251 41 49
TŚ Kuźnia Rybnik, Rudzka 394
Garland LOK, Pyskowice, Nad Kanałem 7
JK Pogoria III, Dąbrowa Górnicza
TKŻ Kabestan, Rybnik, Rudzka 240b, tel. 605 282 169

OPOLSKIE

Marina Lasoki, Kędzierzyn Koźle, Lasoki 1
KŻ Nauta, Kędzierzyn Koźle, Skarbowa 3a, tel. 502 630 356
KŻ Fala Brzeg, tel. 604 109 715
CSW Mantra Extreme, Opole, Leśmiana 19, tel. 509 75 70 78

MAŁOPOLSKIE

Sklep Henri Lloyd, Kraków, Galeria Kazimierz, ul. Podgórska 34, tel. (12) 43 301 36
Sklep Hals, Kraków, Jaskółcza 2, tel. (12) 294 06 70
Tawerna Stary Port, Kraków, Straszewskiego 27, tel. (12) 430 09 86
YKP Kraków, Przystań nad Wisłą, tel. (12) 642 28 29
Horn Kraków, Kozia 22, tel. (12) 653 05 08
PTŻ Nowy Targ, Kluszkowce, tel. 609 320 772
YC PTTK Beskid, Znamierowice, tel. (18) 443 74 57

PODKARPACKIE

YK Stalowa Wola, Wałowa 1
Sklep Afma, Rzeszów, Podkarpacka 71, tel. (17) 854 34 69
Tawerna Żeglarska, Rzeszów, Rynek 6, tel. (17) 862 02 39

WIATR

magazyn dla żeglarzy
Pierwszy bezpłatny miesięcznik
o sportach wodnych.

www.magazynwiatr.pl

ZAŁOGA: Andrzej Skrzat, Roman Paszke, Andy Zawicia, Maciej Grabowski, Zbigniew Malicki, Dariusz Urbanowicz, Piotr Salecki, Piotr Siedlewski, Wiesław Seidler, Arek Rejs, Małgorzata Talar, Agata Pyziak, Łukasz Bobrowski, Marek Karbowski (foto), Paula Kopyłowicz (foto), Paweł Albrecht (foto), Łukasz Łapiński (foto), Krzysztof Olejnik.

PROJEKT GRAFICZNY, SKŁAD:
Bogusław Lepiesza

WYDAWCA: OLEJNIK MEDIA,
ul. Starowiejska 1g/11, 61–664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

REDAKCIA:
Krzysztof Olejnik – redaktor naczelny
tel. 609 190 160
redakcja@magazynwiatr.pl

REKLAMA/MARKETING:
Agnieszka Olszak – dyrektor marketingu
tel. 668 802 122
reklama@magazynwiatr.pl

DRUK: Presspublica Sp. z o.o.
<http://drukarnia.rp.pl>

*Za treść ogłoszeń redakcja nie ponosi odpowiedzialności.
Niezamówionych materiałów i utworów redakcja i wydawca nie zwracają. Redakcja zastrzega sobie prawo do adiacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.*

Magazyn Wiatr jest członkiem Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych.



28

WIATR MAGAZYN DLA ŻEGLARZY ■ LISTOPAD 2011

www.magazynwiatr.pl

Odkrywać, uczyć się, działać...

Żeglują po świecie niezwykłym jachtem, by poznać i ocalić planetę

Przemieszczając oceanów łódź, będącą domem dla młodzieży ze wszystkich zakątków świata i zachęcającą młode pokolenie do ochrony środowiska. To spełnienie marzeń Mike'a Horna, podróżnika i odkrywcy z RPA.

Lata doświadczeń i obserwacji uzmysłowiły Mike'owi, że są miejsca, które wkrótce możemy utracić – niepowtarzalne krajobrazy, niezbadane ekosystemy i wyjątkowe kultury. Wierząc, że to właśnie nastolatki są siłą i nadzieją świata, postanowił umożliwić im odkrycie tych miejsc.

Mike Horn postanowił stworzyć łódź, na której mogliby się spotykać młodzi z całego świata. Jacht zbudowano w Sao Paulo (Brazylia), gdzie dostępne było aluminium pozyskane z recyklingu, materiał, z którego wykonany został 35-metrowy kadłub. Aluminium to trwały surowiec, potrafi sprostać trudnym warunkom stawianym przez najdalsze zakątki mórz i oceanów.

Łódź miała być odzwierciedleniem misji projektu, czyli dążenia do poszanowania środowiska naturalnego. Dlatego na pokładzie zainstalowano baterie słoneczne, generator prądu wykorzystujący siłę wiatru, oświetlenie typu LED oraz dwa silniki Diesla (konieczne do żeglugi w regionach polarnych) z elektronicznym systemem wtrysku paliwa oraz kontroli emisji spalin. Na pokładzie tego niezwykłego krążownika może przebywać 30 osób.

Głównym motorem napędowym jachtu są żagle o powierzchni ponad 600 m kw., oparte na dwóch masztach (każdy ma wysokość 27 m). Oprócz kabin sypialnych, łazienek, kuchni, magazynu i garażu na łodzi zaplanowano również pokój konferencyjny z myślą o panelach dyskusyjnych, w których biorą udział naukowcy i nastolatki.

Budowa łodzi trwała ponad rok. Dała pracę i dochód 200 brazylijskim rodzinom. Nazwa „Pangaea” (w języku greckim oznaczająca „Wszechziemię”) symbolizuje jedność dzisiejszego świata w postaci wielokulturowej załogi.

Jacht rozpoczął rejs dookoła świata w 2008 r., wraz z otwarciem międzynarodowego projektu Pangaea Young Explorers Program stworzonego przez Mike'a. Podróżnik wytypował 12 pięknych i odległych miejsc na świecie, które chce pokazać młodym ludziom. Wyjątkowych nie tylko ze względu na to, że wydają się nieosiągalne dla zwykłych śmiertelników, ale i dlatego, że wkrótce możemy je utracić. Projekt zaplanowany został na cztery lata. Każdego roku odbywają się trzy wyprawy.

Poprzedza je proces selekcji uczest-

ników, którzy składają internetową aplikację, odpowiadając na 10 pytań o siebie, na temat swoich przekonań i marzeń, a także dotychczasowej działalności na rzecz środowiska. Zgłosić może się każda osoba w wieku 15-20 lat płynnie posługująca się językiem angielskim i chcąca coś zrobić dla ochrony Ziemi. Spośród chętnych wyłonionych zostaje 16 kandydatów, którzy otrzymują zaproszenie do Chateau d'Oex w Szwajcarii, gdzie odbywa się 10-dniowy obóz selekcyjno-treningowy.



Jacht „Pangaea” zbudowano z aluminium pozyskanego z recyklingu.

Fot. Dmitry Sharomov

gowy. Podczas obozu organizatorzy oceniają otwartość uczestników, ich umiejętność pracy w grupie, chęć nauki i odkrywania świata, poznawania różnych kultur, wnikliwie sprawdzana jest także sprawność fizyczna przyszłych mieszkańców jachtu „Pangaea”. Do udziału w ekspedycji kwalifikuje się ośmiu nastolatków.

Do tej pory odbyło się dziewięć wypraw do zagrożonych miejsc. Ze względu na cele, jakie postawił Mike Horn, nie wszystkie one mogły się odbyć na jachcie.

Na Półwyspie Antarktycznym mierzono zasolenie, temperaturę wody i obserwowano życie pingwinów. W Nowej Zelandii załoga żeglowała przez Fiordland National Park, poznając życie delfinów i zgłębiając zagadki klimatu. W Malezji, u wybrzeży Borneo, młodzi ludzie pracowali w rezerwacie żółwi morskich, obserwowali orangutany i badali stan raf koralowych. W Indiach sprawdzano wpływ dynamicznego rozwoju tego kraju na faunę i florę u wybrzeży Andamanów. W Himalajach uczestnicy programu uprawiali trekking na lodowcu Baltoro, by poznać wpływ człowieka na jeden z najczęściej odwiedzanych szlaków w najwyższych górach

świata. W Mongolii poznawano ekosystem pustyni Gobi i badano gleby. Na Kameczatce załoga Mike'a odkrywała południową część półwyspu, poznając zróżnicowaną przyrodę i prowadząc badania termalnych źródeł i wulkanów. Na magnetycznym biegunie północny prowadzono obserwacje zmian klimatycznych w tym rejonie. Dzieciata ekspedycja to rejs przez ostatni odcinek przejścia północno-zachodniego. Miałam szczęście uczestniczyć w tej niezwykłej wyprawie.

go niedźwiedzia polarnego. Innuici, rdzenni mieszkańcy Nunavut, wierzyli, że sukces polowania, a zatem i przetrwanie rodziny, zależy od zwierzęcia, które odda się myśliwemu tylko wtedy, gdy zostanie potraktowane z należytym szacunkiem. Być może właśnie dzięki podejściu, jakie nasza grupa prezentowała wobec otaczającego świata, jeszcze nieraz oglądaliśmy niezwykłe rzeczy...

Odkrywaliśmy Nunavut poprzez zdobywanie górskich szczytów, przekracza-

Krajobraz Arktyki zmienia się z każdym rokiem. Wiąże się to głównie z zanikaniem pokrywy lodowej na Oceanie Arktycznym. Tego lata „Pangaea” była pierwszą łodzią, która pokonała przejście północno-zachodnie w czasie krótszym niż dwa tygodnie. Nie spotykając na drodze niemal żadnych przeszkód, dopłynęła z Wyspy Księcia Patryka do Clyde River, niewielkiej miejscowości w kanadyjskim regionie Nunavut na Ziemi Baffina, ponad 500 km powyżej koła podbiegunowego. Uczestnicy ekspedycji dotarli na miejsce z opóźnieniem, co spowodowane było złą pogodą, która w tym regionie jest wystarczającym powodem do odwołania lotu. Ale po tygodniach przygotowań i nauki o przyrodzie Nunavut, wreszcie znaleźliśmy się na miejscu. Każda chwila była niepowtarzalna, a każdy widok zapierał dech w piersiach. Jednak za jeden z najbardziej poruszających momentów uważam ten, kiedy po raz pierwszy wspólnymi siłami postawiliśmy żagle. Był to symboliczny wyraz naszego wkładu w projekt – dzięki zjednoczonemu siłom osiągnęliśmy zamierzony cel.

Nie minęło nawet 15 minut żeglugi, a natura odsłoniła przed nami swoje piękno: zobaczyliśmy pierwsze-

nie lodowca pomiędzy dwoma fiordami, wspinaczkę po pionowej ścianie i pobyt w mijanych miejscowościach. Spróbowaliśmy kąpiele w wodzie o temperaturze 0,7 stopni Celsjusza, w towarzystwie dryfujących brył lodu. Obserwowaliśmy białuchy oraz foki. Udało nam się nawet stanąć na górze lodowej, by poczuć, jak dryfuje po wodzie.

Ekspedycja była jednak przede wszystkim okazją do poznania własnych ograniczeń i lęków. Ekstremalne chwile, takie jak żegluga przez ocean przy wietrze dochodzącym do 50 węzłów, gdy lodowata woda wdziera się na pokład, a z nieba sypie śnieg, to najlepszy sprawdzian przyjaźni nawiązanej między członkami załogi. Każde z nas miało silny charakter i osobowość. Pochodziliśmy z różnych krajów i kultur. Nie zawsze zgadzaliśmy się ze sposobem myślenia innych. Jednak na morzu połączyła nas więź, która – mamy nadzieję – przetrwa lata. I pozwoli wspólnie dążyć do celu, jakim jest ochrona Ziemi.

Zuzanna Łukasik
z pokładu jachtu „Pangaea”

Więcej o projekcie Pangaea Young Explorers Program na stronie internetowej www.mikehorn.com

Bałtyk bywa łaskawy

Nasze morze potrafi być twardą szkołą. Ale czasami zamienia się w Adriatyk



Załoga przygotowana na trudne warunki. Dookoła Bałtyk i horyzont.

Fot. Michał Przybylski

Dwa tygodnie długo wyczerpującego urlopu. Jak je wykorzystać? Nurkować w Egipcie, objadać się goframi w Juracie czy pić piwo na Mazurach? A może przepłynąć ponad 700 mil morskich po Bałtyku? Wybieramy ostatni wariant.

Wycarterowaliśmy jacht w Górkach Zachodnich. Chcieliśmy odwiedzić sześć portów. Wiedzieliśmy jednak, że Bałtyk bywa kapryśny, a zmienne wiatry mogą pokrzyżować nasze plany. Kilka dni przed wypłynięciem

utrzymywała się pogoda sztormowa. Z niepokojem przeglądaliśmy prognozy. Gdańsk przywitał nas deszczem. Na szczęście, ostrzeżenia o sztormie uciechły i mogliśmy oddać cumy zgodnie z planem. Cel? Na morzu nigdy nie można być go pewnym. Najważniejsze, że płyniemy.

Żagle postawiliśmy krótko po wypłynięciu do Zatoki Gdańskiej. To świetny akwen na rozgrzewkę dla tych, którzy pierwszy raz będą na morzu (na pokładzie jest pięciu bałtyckich debiutantów). Trasa z Gdańska na Bornholm jest ciężka i długa. Przeciwnie wiatry

potrafią dać w kość. Czasem ktoś z załogi już na wysokości Władysławowa prosi, by go wysadzić. Ale to nas tylko mobilizowało. Mieliśmy ambitny plan i tylko płynąć bez marudzenia, mogliśmy go zrealizować. A zatem żadnych przystanków. Następny ląd to dopiero Bornholm.

Pierwszej nocy na morzu wiatr miał w porywach do 6 stopni Beauforta. Na szczęście wiało od rufy. Z radością patrzyliśmy, jak szybko zmienia się nasza pozycja na mapie. Niestety, spora baksztagowa fala nie dała spać. Wreszcie pierwszy wschód słońca na

morzu. Chmury odpłynęły daleko. Nad nami błękit nieba. Gdzieś za lewą burtą majaczyły jeszcze piaski polskich plaż. Temperatura w ciągu dnia podniosła się na tyle, że sztormiaki, polary i czapki wylądowały pod pokładem. My na zewnątrz. W ruch poszły kremy z filtrem. Morze robiło się co raz bardziej płaskie. Wiatr przycichł i w końcu zgasł.

Kolejną noc spędziliśmy przy dźwiękach silnika. Drugiego dnia nad ranem naszym oczom ukazał się ląd. Szybko zbliżyliśmy się do duńskich wysp. Przepłynęliśmy między Christiansø, a Bornholmem, podziwiając wybrzeża oświetlone porannym słońcem. Podejście do portu Allinge jest ruchliwe. Krąży dużo promów, a z zachodu na wschód widać między wyspami marszruta statków handlowych. Krótko mówiąc, trzeba uważać i czekać na swoją kolej.

Po dwóch dobach na morzu wylądowaliśmy w urokliwym mieście Allinge. Wreszcie można się zrelaksować. Po krótkim odpoczynku szybki prysznic i wyprawa do miasta. W Allinge warto zobaczyć Hammershus, największe w Skandynawii ruiny średniowiecznego zamku. Zabytek położony jest na wysokim wzgórzu, z którego, przy dobrej widoczności, można dojrzeć brzeg Szwecji.

Następnego dnia po południu wyruszyliśmy w stronę Christiansø. Przepłynięcie na sąsiednią wyspę trwało około dwóch godzin. Christiansø to swego rodzaju oaza na Morzu Bałtyckim, gdzie czas się zatrzymał. Na zwiedzanie tej małej wyspy wystarczyły cztery godziny, po czym ruszyliśmy dalej. Przed nami jeszcze kilka ciekawych miejsc. Do kolejnego portu, czyli do Karlskrony, żeglłowaliśmy całą noc. Wpłynięcie do przystani przez szkiery wymaga dużej czujności i dokładnej mapy podejściowej. Nikomu z nas nie przeszło przez myśl, że podejście do Karlskrony będziemy musieli pokonać dwukrotnie.

Kolejny punkt na mapie to Kalmar w Cieśninie Kalmarskiej oddzielającej ląd od wyspy Olandia. Płynąc tędy pierwszy raz, trzeba uważnie prześledzić trasę na mapie. Wzdłuż brzegów ciągną się kamieniste płycizny. Na szczęście, Szwedzi doskonale oznaczają takie przeszkody. Nawet nocą, dzięki błyskającym znakom kardynalnym, można bezpiecznie żeglować. Przy silnym wietrze w cieśninie mogą pojawić się lekkie prądy, które trzeba uwzględnić, prowadząc nawigację.

Gotowi na wyzwania ruszyliśmy w stronę Kalmarsundu. Z godziny na godzinę wiatr się wzmacniał i odkręcał na północny. Mieliśmy jeszcze nadzieję, że cieśnina będzie nieco osłaniała nas od wiatru i uda się halsować. Niestety, nawet w dość szerokim przejściu,



W Allinge warto zobaczyć Hammershus, największe w Skandynawii ruiny średniowiecznego zamku.

Fot. Michał Przybylski

jakim jest Kalmarsund, utworzyła się dysza. Dmuchało nam prosto w dziób ponad 30 węzłów. Prawie dwumetrowa fala zatrzymywała jacht w miejscu. Po założeniu dwóch refów na grocie i pomniejszeniu fok do rozmiarów chustki, łódka nadal utrzymywała się w niebezpiecznym przechyle (na pokładzie nie było żagli sztormowych). Nie mieliśmy wyjścia. Zawróciliśmy do Karlskrony.

Ten odwrót oznaczał, że trzeba będzie pominąć jeden z zaplanowanych portów. Ale który? Gdy pogoda się psuje, atrakcyjność danego miejsca przestaje być priorytetem. Ważne jest, gdzie wiatr pozwoli dopłynąć i bezpiecznie zacumować. Oprócz Kalmaru mieliśmy w planach wyspę Faro i Visby na Gotlandii. Ale z czegoś trzeba było zrezygnować. Każdy członek załogi miał inne zdanie. Ostatecznie uznaliśmy, że w zależności od kierunku i siły wiatru albo popłyniemy prosto na Gotlandię, albo spróbujemy pokonać Kalmarsund, pomijając wyspę Faro.

Kolejnego dnia wiatr nieco osłabł i za pomocą silnika udało nam się przepląć cieśninę w nocy. Do portu wchodziliśmy już za dnia. Miasto oglądane z morza robi duże wrażenie. Wielkie portowe hangary i wpływające w głąb lądu długie tankowce to niesamowity widok. Bliżej przystani jachtowej pojawiają się zabudowania miejskie, choć wciąż industrialne. Sama marina Kalmaru jest nowa, czysta i przestronna.

W mieście warto się przejść ulicami starówki oraz zwiedzić zamek kalmarski. Historia tych zabudowań sięga XII w. Zamek ma również kawałek polskiej historii. Na przełomie XV i XVI w. był w rękach Zygmunta III Wazy. Nocą wybraliśmy się na poszukiwania zamkowych duchów, a już następnego dnia przed południem oddaliśmy cumy. Czekaliśmy na żmudną drogę pod wiatr, w górę Cieśniny Kalmarskiej. Jedną z większych atrakcji tego akwenu jest długi i wysoki most przerzucony między Kalmarem a Olandią. Widok zapiera dech.

Droga do Visby zajęła dobę. Gdy podchodziliśmy do portu, wiatr zgasł. Nie zdążył przetrzeć mgły, która zakryła szczerne wejście do mariny. Jednocześnie słońce wspięło się już wysoko. Sprawiało to wrażenie, jakbyśmy znaleźli się w innym, tajemniczym świecie. Po przekroczeniu linii główek portu wszystko wróciło do normy. Zaczęły dobiegać odgłosy żeglarskiej krzątany. Marina w Visby była bardzo zatłoczona. Ostatecznie na ziemię sprowadziła nas cena za postój. To był najdroższy port w trakcie rejsu. Zapłaciliśmy 450 szwedzkich koron, czyli około 216 zł. Gdy pracownik z obsługi portowej usłyszał, że na jachcie o dłu-



Wąskie uliczki miasta Visby.

Fot. Michał Przybylski

gości niecałych 11 m znajduje się osiem osób, był w szoku. Dopytywał, czy na pewno dobrze zrozumiał. W Szwecji na większych jachtach często pływają załadowane dwie osoby.

W Visby skosztowaliśmy lokalnego piwa. Doznania smakowe nie były jednak porównywalne z ceną. Zjedliśmy też chyba najdroższą pizzę w życiu.

Gotlandia była ostatnim zagranicznym lądem, do którego przybiliśmy.

Nadszedł czas powrotu. Droga na południe okazała się długa i bezwietrzna. Płynąc wzdłuż Gotlandii, nie mogliśmy wyzbyć się wrażenia, że nie jesteśmy na Bałtyku. Czy tajemnicza dziura czasoprzestrzenna przeniosła nas do Chorwacji? Tafla wody idealnie gładka. Niebo bezchmurne. Ciepło...

Dwie i pół doby później osiągnęliśmy główki portu w Górkach Zachodnich. Nasz rejs pokazał, że Bałtyk

bywa łaskawy, nawet odrobinę śródziemnomorski. Spędziliśmy na morzu ponad 176 godzin. Pięcioro debiutantów spisało się dobrze. Kapitan, dla którego był to pierwszy samodzielny rejs morski, prowadził jacht sprawnie i bezpiecznie. Czy Bałtyk był dla nas łaskawy? Patrząc na ilość zużytego paliwa – aż za bardzo.

Kamila Ostrowska
z pokładu jachtu „Delphia II”



Zamek Kalmarski, warownia położona w średniowiecznej części miasta Kalmar.

Fot. Michał Przybylski

kubryk
agencja żeglarska

KURS NA STERNIKA JACHTOWEGO NA ZATOCE GDAŃSKIEJ

JEDNODNIOWE KURSY SRC TERAZ TYLKO 395 zł

RVA Training
Centre

REJSY • CZARTERY • SZKOLENIA

www.kubryk.pl

22 810 00 42
810 000 942
info@kubryk.pl

reklama

Przez Pisę i Narew do stolicy

Czy warto wracać z Mazur do Warszawy drogą wodną?



Rzeka Narew – blisko i pięknie.

Przez Pisę i Narew płynęłam od kilkunastu lat. To naprawdę ciekawa przygoda – mówi Tomasz Janiszewski, kapitan oriona „Leśny Dziadek”. – W tym roku na Zalew Zegrzyński wróciłem pod koniec sierpnia. Pokonanie szlaku zajęło mi dwa i pół dnia. Kolejny dzień to przeprawa z Zegrza do Warszawy.

Szlak z Pisz do stolicy ma około 250 km. Wiedzie przez bardzo malownicze tereny. – Pierwszy odcinek to Puszcza Piska, gdzie trzeba uważać na zwalone drzewa i podwodne karpie (pozostałości po ściętych pniach). Ale do tej pory nigdy nie musiałem przerywać rejsu, by usuwać przeszkodę tarasującą szlak – opowiada Janiszewski. – To najpiękniejszy i najbardziej dziki fragment trasy – dodaje Michał Kozłowski, szkutnik z Warszawy, który drogę z Mazur do stolicy pokonał już kilkadziesiąt razy, ostatnio w pierwszej połowie września, płynąc dziewięciometrowym jachtem motorowym.

Jakie wyzwania czekają nas na tym odcinku? Na Pisie maszt oczywiście powinien być położony. Najlepiej przesunąć go do przodu łodzi, by zmniejszyć ryzyko zahaczenia topem o pnie znajdujące się nad samym brzegiem. Pamiętajmy też, że pierwszeństwo mają jednostki płynące z prądem (czyli ku Warszawie). Sterując z prądem, o wiele trudniej zwalniać, jednocześnie

była płycizna. Daliśmy gaz do dechy, wbiliśmy się w piach, weszliśmy do wody, trochę pobujaliśmy kadłubem i łódź zesła z mielizny.

Po wpłynięciu na Narew, można postawić maszt. Niektórzy nawet próbują płynąć na żaglach (częściej można to zrobić, żeglując pod prąd, w kierunku północnym). Narwią docieramy do Ostrołki, gdzie był kiedyś ośrodek PTTK,

Podróż z Pisz do Warszawy nie powinna zająć więcej niż trzy dni. Ruch jest niewielki. Zazwyczaj spotyka się jeden, dwa jachty dziennie.

nie utrzymując zdolność do manewrów. Przy małej prędkości pojawiają się problemy ze sterownością, a przy większej można się zagalopować i wpaść na przeszkodę.

– Czasem mamy dobrą widoczność, do 200 m na wprost. Ale za chwilę jest ona ograniczona do 50 m – ostrzega Michał Kozłowski. I wspomina: – Wychoząc zza zakrętu, nagle zobaczyłem zatopione drzewo. Pień zostawił przesmyk o szerokości niecałych czterech metrów, ale akurat w tym miejscu

później zamieniony na hotel o nazwie „Titanic” (Narew zatapiała go regularnie każdej wiosny). Dziś hotel nazywa się „Pod Narwią”. Kilkadziesiąt metrów za nim jest hangar, szumnie zwany przystanią PTTK. W pobliżu znajduje się również placówka WOPR.

Na Narwi trzeba przepłynąć pod kilkoma mostami, między innymi w Wierzbicy, w Pułtusku (rurociąg, most drogowy i kładka dla pieszych), trzema konstrukcjami w Ostrołce, a także mostem w Róźnie (armatorzy

małych jachtów mogą go pokonać, nie kładąc masztu). Ostatnia przeszkoda przed Jeziorem Zegrzyńskim znajduje się w Nowogrodzie.

Na koniec mamy przeprawę do stolicy przez prawie 20-kilometrowy Kanał Żerański. Dużym przeżyciem jest przepłynięcie przez służę na Żeraniu, jedną z większych tego typu budowli na śródlądziu, z imponującymi pionowymi ścianami. Ostatnie kilometry to żegluga w górę Wisły przez Warszawę.

Podróż z Pisz do Warszawy nie powinna zająć więcej niż trzy dni (w przeciwną stronę można płynąć nawet dwa dni dłużej). Ruch jest niewielki. Zazwyczaj spotyka się jeden, dwa jachty dziennie. Na Pisie raczej nie ma problemów ze stanem wody (jest regulowany za pomocą jazów), za to Narew bywa kapryśna. Stany wód warto sprawdzić przez wyruszeniem w rejs, np. na hydromapie serwisu pogodowego Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej (www.pogodynka.pl, zakładka „rzeki”). Problemem bywa oznaczenie rzeki, przy niskich poziomach trzeba być naprawdę czujnym. Poza tym po ulewnych deszczach rzekę „czyta się” o wiele trudniej i niełatwo zauważyć podwodne przeszkody. Oczywiście, warto pamiętać, że dobijać zawsze powinniśmy pod prąd.

Na podróż z Mazur do stolicy zużyjemy od 10 do 15 l paliwa. Tankować można wygodnie m.in. w Ostrołce, Pułtusku i Nieporęcie. Żeglując na północ, zużyjemy około 25 l paliwa. Po drodze nie ma problemów z zaopatrzeniem, w pobliżu rzek jest wiele sklepów, niekiedy trzeba do nich podejść

kilkaset metrów. Niektórzy armatorzy korzystają na szlaku z tzw. rzecznych pletw sterowych, są one krótsze, ale szersze. Oczywiście, problemy będą miały łodzie z mieczem szybowym, ale wszystkie pozostałe, nawet większe jachty, powinny sobie poradzić. Tę trasę pokonywały już jednostki mające nawet metrowe zanurzenie. Płynąc pierwszy raz, warto wybrać łatwiejszy i bezpieczniejszy kierunek, czyli żeglując pod prąd.

Maciej Miłosz

Centrum sprzedaży używanego sprzętu żeglarskiego.

- łodzie żaglowe
- katamarany
- skiffy
- przyczepy podłodziowe
- osprzęt żeglarski

ul. Św. Ducha 35, 63-200 Jarocin, tel. +48 503 034 907 oraz +48 502 687 663, email: biuro@wateraction.pl



Polski radiojachting

Regaty jachtów sterowanych radiem. Wielka przygoda dla młodych i starszych



Modele sterowane radiem na trasie regat.

Fot. Jerzy Przybysz

Halsują i żeglują z wiatrem. Okrążają boje. Wybierają szoty i krzyczą „prawy”, gdy na kursie jest rywal płynący przeciwnym halssem. Mają własne kluby, regaty, rankingi, kadrę narodową i odnoszą sukcesy na mistrzostwach świata. Co ich różni od sterników małych i dużych łódek sportowych? Tylko to, że zamiast siedzieć na burcie z nogami zaczepionymi o basy balastowe, stoją na pomoście, trzymając w dłoniach aparaturę radiową sterującą żaglowym modelem. Zawodnicy w skupieniu obmyślają taktykę, a ich łodzie samotnie zmierzają do mety.

Regatowicze klasy Optimist czy Laser lub sternik łodzi kabinowej, patrząc na zawody w radiojachtingu, może pomyśleć „ale nuda”. Też tak sądziłem. Aż pewnego dnia pożyczyłem model, zawiesiłem na szyi aparaturę i zgłosiłem się do lokalnych regat. Przed startem, gdy sędzia odliczał sekundy do ostatniego dzwonka, nogi trzęsły mi się z nerwów. Palce drżały na delikatnych joystickach. Gdy flota wystartowała, szukałem najlepszego

wiatru i najkrótszej drogi do boi numer jeden. Uwierzyć, to trudniejsze niż halsówka za sterem omegi. Już po pierwszych dwóch wyścigach czułem spore zmęczenie. Emocje związane z rywalizacją, odrobina stresu przed startem, walka o najlepszą pozycję przed okrążeniem znaku kursowego i delikatny model reagujący na każdą, nawet najmniejszą zmianę siły i kierunku wiatru – to wszystko sprawia, że uprawiający radiojachting czują się po zawodach jak po całym dniu regat na dużych łodziach.

57 lat tradycji

Pierwsze w Polsce regaty modeli żaglowych odbyły się w 1954 r. na Jeziorze Maltańskim w Poznaniu. Nie było wówczas aparatur radiowych, więc modelarze organizowali wyścigi łódek wolnoplujących. Dwóch zawodników równocześnie puszczało swoje konstrukcje na wodę (niczym wianki w noc świętojańska), po czym jednym halssem zmierzały one na linię mety. Tak rywalizowano przez kilka lat.

Gdy pojawiły się pierwsze aparaty radiowe, zawodnicy wytyczali trasy w kształcie trójkąta. Łódki pływały na czas, ponieważ ówczesne radia zakłócały wzajemnie swój sygnał, więc

na trasie mógł żeglować tylko jeden jacht. Zdarzało się tak, że pierwszy płynął w słabym wietrze, a ostatni w silniejszym. By wyrównać szanse, starano się przeprowadzić jak największą liczbę startów.

Pod koniec lat 70. pojawiły się udoskonalone aparaty, które mogły pracować równocześnie blisko siebie. To był przełom. Modelarstwo zbliżyło się do prawdziwego żeglarstwa regatowego. Zaczęto organizować wyścigi flotowe. Wreszcie sternicy stojący na pomoście mogli poczuć prawie takie same emocje, jak żeglarze za sterem prawdziwych łodzi.

ISAF albo NAVIGA

Dziś działają dwie międzynarodowe organizacje zrzeszające modelarzy regatowców. Jedną z nich jest Międzynarodowa Federacja Żeglarska ISAF, drugą World Organisation for Modelshipbuilding and Modelshipsport NAVIGA. ISAF ma więcej członków, głównie spoza Europy. Imprezy tej organizacji odbywają się często w dalekich zakątkach świata. Regaty sędziują dobrze opłacani profesjonalni arbitrzy, a wpisowe wynosi od 50 do 100 USD. W Europie bardziej popularna jest NAVIGA. Udział w imprezach tej orga-

nizacji jest tańszy. Zawody odbywają się głównie na starym kontynencie. Za start w międzynarodowych regatach trzeba zapłacić zwykle około 20 euro. Właśnie do NAVIGA należą polscy modelarze zrzeszeni w Centralnej Komisji Modelarstwa LOK.

Jaką klasę wybrać?

Grupę modeli żaglowych sterowanych radiem określa się symbolem F5. W tej kategorii są trzy klasy: klasa jednego metra oznaczona symbolem E, klasa Marblehead (M) i klasa Tenrater (10). Łódki klasy 10 są największe. Kadłub może mieć nawet 145 cm długości, a maszt do 220 cm wysokości. Klasa M jest prawie monotypowa, kadłuby mogą mieć maksymalną długość 129 cm, a maszt nie więcej niż 208 cm nad pokładem. Klasa E to modele posiadające metrowy kadłub i maszt o wysokości 174 cm. To najmniejsza, najtańsza i najbardziej popularna łódka. Jest idealna dla początkujących i juniorów. W rankingu Polski tej konkurencji sklasyfikowano prawie 80 sterników, więc na zawodach krajowych i lokalnych obsada w tej grupie jest zwykle najliczniejsza.

W klasie E kadłuby muszą być wykonane ze zwykłych żywic i tkaniny



Model klasy E podczas żeglugi w silnym wietrze.

Fot. Jerzy Przybysz

szklanej. Budując pozostałe łodzie, można wykorzystywać także włókna węglowe. W klasie E operujemy tylko płetwą sterową i szotami żagli (wybierając lub luzując). W pozostałych konkurencjach można dodatkowo

kleić się dwustronnymi taśmami, wykorzystywany jest także dakron samoprzylepny. Niektórzy oznaczają grot lub fok kolorem, by łatwiej odnaleźć swój jacht wśród kilkudziesięciu modeli walczących o miejsce na starcie.

Gdzie szukać klubu?

W Polsce działa kilka klubów posiadających sekcję radiojachtu. W Wejherowie jest najsilniejszy klub „Bliza”, który organizuje re-

elektronika zainstalowana w kadłubach źle znosi wpływ słonej wody.

Przez cały sezon polscy modelarze organizują od 12 do 14 imprez centralnych oraz kilkanaście lokalnych regat. Na koniec tworzony jest ranking we wszystkich klasach, także w konkurencjach juniorów (do lat 18) i młodzików (do lat 15). Kalendarz imprez, wyniki regat, rankingi, regulamin oraz galeria zdjęć i filmów znajdziecie na stronie internetowej Radiojachting Polska – www.f5leszno.p-net.pl.

Polskie sukcesy

Nasi modelarze od lat odnoszą sukcesy w regatach międzynarodowych. W organizacji NAVIGA Polacy należą do czołówki, a w konkurencjach juniorskich tworzą najsilniejszą flotę. Na tegorocznych mistrzostwach świata rozegranych w Austrii złoto w klasie M seniorów wywalczył 23-letni Jan Springer z Wągrowca. To dziś najbardziej utytułowany polski zawodnik i najlepszy sternik młodego pokolenia.

Kto się bawi w radiojachtu?

Modelami sterują dzieci, dorośli i emeryci. Prawie połowa polskich zawodników jest związana z tradycyjnym „dużym” żeglarstwem. W regatach ścigają się morscy turyści, żeglarze śródlądowi, jest nawet dwóch bojerowców i zawodnik uprawiający windsurfing. Niektórzy sternicy pierwszy kontakt z wiatrem i żaglami mają właśnie w radiojachtu, a dopiero później, zarazeni pływaniem, wsiadają na łódki.

Kiedy będziecie mieć okazję obserwować regaty lub treningi modelarzy (na przykład podczas najbliższych targów Boatshow w Poznaniu), zwróćcie uwagę na zachowanie sterników. Podczas prawdziwych regat dużych łódek, gdy robi się tłok przed startem lub przy boi, można usłyszeć takie wyrazy, że uszy wiedną. Nawet dzieci z klasy Optimist często nie przebiegają w słowach. A podczas regat modeli żaglowych mamy prawdziwy Wersal. Nieraz usłyszycie zdanie: „Drogi kolego, nie ustąpię ci na prawym, proszę wykręcić kółeczko”.

Krzysztof Olejnik
Konsultacja: Romuald Albrecht, POL 90

Kto się bawi w radiojachtu? Dzieci, dorośli i emeryci. W regatach ścigają się morscy turyści, żeglarze śródlądowi, jest nawet dwóch bojerowców i zawodnik uprawiający windsurfing.

wypychać foka na kursach pełnych, wybierać achtersztąg oraz regulować głębokość obu żagli fałem poprowadzonym wzdłuż bomów (w modelarstwie także przedni żagiel posiada bom zwany rejką fokową). Wszystkie te czynności wykonuje się za pomocą aparatury radiowej.

Jak zdobyć model żaglowy?

Chcąc spróbować sił w radiojachtu, musimy mieć regatowy model. Najlepiej udać się do najbliższego klubu prowadzącego sekcję modelarską. Tam starsi zawodnicy pomogą zbudować łódkę lub zaoferują sprzedaż któregoś z własnych modeli. Kompletna łódka klasy E gotowa do startów kosztuje zwykle od 1,5 do 2 tys. zł. Aparaturę można nabyć na wtórnym lub w specjalistycznych sklepach modelarskich (koszt: od 800 zł do 1,2 tys. zł). Musimy jeszcze mieć akumulatory do części nadawczej (radio zawieszane na szyi sternika) oraz do części odbiorczej znajdującej się pod pokładem, pod specjalnym lukiem. Samodzielnie z łatwością możemy wykonać prosty drewniany stojak, na którym jachty czekają na wodowanie, oraz pokrowce na żagle. Przyda się także mała skrzynka na drobiazgi i narzędzia. Później wystarczy dokonać pomiaru jachtu u przeszkolonego arbitra i można zgłaszać się do regat.

Żagle zawodnicy wykonują własnoręcznie. Kleją bryty z folii odpornej na wilgoć i promienie słoneczne. Bryty

Jak się nauczyć przepisów?

Jeśli ktoś pływał w regatach na dużych łódkach, to prawie nie musi się uczyć, bo przepisy w radiojachtu są niemal identyczne jak w tradycyjnym żeglarstwie. Ważną różnicą jest brak protestów rozpatrywanych po wyścigach. W modelarstwie sędzia znajdujący się na pomoście natychmiast wydaje werdykt (jak w match racingu) i zawodnik jest zobowiązany do wykonania kary. Druga dość istotna różnica jest taka, że zwykle instrukcja żegluga zezwala na dotknięcie jachtem znaku kursowego.

Podczas mistrzostw Polski klas nieolimpijskich, które YKP Gdynia zorganizował na Zatoce Gdańskiej, najwięcej laurów zdobyły załogi z Poznania i Warszawy. Rywalizacja medalowa zakończyła się remisem – 5:5.

W klasie Laser Radial Mateusz Hanke (AZS AWFis Gdańsk) pokonał dwoma punktami mistrza świata Marcina Rudawskiego (AZS UW). Trzecie miejsce zajął Michał Gryglewski (SEJK Pogoń Szczecin). W tej konkurencji rywalizowało 51 zawodników.

W klasie 420 (38 jachtów) prym wiodła stolica. Wygrała załoga Julia

gaty w Bieszkowicach i Wieżycy. Akwenem zawodników UKS Czarni Pieszc jest jezioro Wicko. Członkowie LOK ze Żnina płyną na Jeziorze Żnińskim Małym. A silna załoga Poznańskiego Klubu Morskiego LOK organizuje treningi i regaty na Jeziorze Kierskim, w Szczecinie żeglują na Małym Dąbiu, w Szczecinku na Jeziorze Szczecineckim, a w Wągrowcu (klub Ogniwo) na Jeziorze Durowskim.

Modelarze najbardziej lubią małe akweny śródlądowe, z dobrym dostępem do wody i w miarę równymi wiatrami. Kiedyś zorganizowano mistrzostwa świata w Gdyni, jednak jachtowa

Poznań kontra Warszawa

Rokosz – Joanna Szopińska (KS Spójnia Warszawa). Drugie miejsce zajęły Olga Jędrzejewska (YKP Warszawa) i Katarzyna Goralska (YKP Gdynia). Trzecią lokatę w klasyfikacji generalnej wywalczyli Filip Florek i Robert Szpuła (CHKŻ Chojnice).

We flocie łodzi 505 (10 łódek) bezkonkurencyjni byli Jakub Pawluk i Michał Redmerski (AZS PW), którzy wygrali osiem wyścigów i w ostatnim dziewiątym nie musieli uczestniczyć. Srebro wywalczyli Bartosz Makala i Łukasz Skrzycki, a brąz – Mirosław Majcher i Piotr Juckiewicz (obie załogi z YK Stal Gdynia).

W klasach Europa i OK Dinghy dominowali sternicy w Wielkopolski. W pierwszej grupie (40 łódek na starcie) złoto zdobył Jan Pic (ŻMKS Poznań), srebro Marek Kaczmarek (JKW), a brąz Błażej Przygórzewski (AZS Poznań). W pierwszej dziesiątce klasyfikacji generalnej zawodnicy z Wielkopolski (Poznań i Wolsztyn) zajęli aż siedem miejsc. Podobnie było w klasie OK Dinghy (siedem miejsc w pierwszej dziesiątce dla Wielkopolan). Wygrał Tomasz Gaj (MOS Dwójka Warszawa). Drugie miejsce zajął Antoni Pawłowski (AZS Poznań), a trzecie – Paweł Pawlaczyk (JKW).

Polacy w drodze do Perth

Ile medali przywiozą nasi zawodnicy z mistrzostw świata klas olimpijskich?

28 polskich kadrowiczów, w tym jedenastu żeglarzy z Kredyt Bank Polish Sailing Team, będzie reprezentować nasz kraj podczas mistrzostw świata w Perth (południowo-zachodnie wybrzeże Australii). U nas rozpocznie się gorączka przedświątecznych zakupów. W Perth polskich żeglarzy rozgrzeje temperatura powyżej 27 stopni Celsjusza i walka o medale. Trzymajmy kciuki!

Plan maksimum to, naszym zdaniem, trzy medale deskarzy i jeden w klasie Star. A plan minimum? On nas nie interesuje, więc ten temat pomijamy.

W klasie RS:X (deska z żaglem) Piotr Myszką będzie bronił tytułu mistrza świata zdobytego przed rokiem. Przemek Miarczyński zamierza zakończy zwycięsko krajowe kwalifikacje do igrzysk w Londynie. „Pont” ma nad Piotrem sporą przewagę punktową i jest prawie pewnym uczestnikiem przyszłorocznych regat olimpijskich. – Sytuacja Piotra Myszki nie jest łatwa, ale w żeglarskim może się zdarzyć tyle niespodzianek, że lepiej nie dzielić skóry na niedźwiedziu. Wyścig zawsze kończy się na mecie – mówi Tomasz Chamera, dyrektor sportowy Polskiego Związku Żeglarskiego. Pozostali nasi reprezentanci w tej konkurencji to Michał Majewski i Maksymilian Wójcik.

Wśród pań faworytką jest Zofia Noceti – Klepacka, która już w sierpniu, zwyciężając w regatach przedolimpijskich w Weymouth, zapewniła sobie pierwsze miejsce w krajowych



Jonasz Stelmaszyk podrywa się do lotu.

Fot. Kredyt Bank

Co nam przywiozą z mistrzostw świata? Ostatnie miesiące pokazały, że ta załoga pływa w czołówce prawie zawsze, choćby gromy leciały z nieba. Przeciwnicy mogą im wjechać dziobem w burtę i niemal zatopić kadłub (jak podczas regat przedolimpijskich w Weymouth – czwarte miejsce). Mateusz może żeglować osłabiony po chorobie (jak podczas

się do tych wyników, które Mateuszowi i Dominikowi przychodzą stosunkowo łatwo. Dlatego w Perth Polacy zapewne znów powalczą o najwyższe miejsca. Przygotowania idą pełną parą. – W październiku byliśmy tydzień nad jeziorem Garda, później w Saint Tropez (treningi i regaty z okazji 100 lat klasy Star). Pod koniec miesiąca wyruszyliśmy na kolejne zgrupowanie do Francji, tym razem w St. Raphael – mówi Mateusz.

W klasie Laser wystartuje pięciu polskich zawodników: Kacper Ziemiński, Patryk Piasecki, Karol Porożyński, Jonasz Stelmaszyk (tegoroczny wice mistrz Europy) oraz Marcin Rudawski (mistrz świata w klasie Laser Radial). Na finnie popłynie Rafał Szukiel, który miał niedawno krótką przerwę w treningach, gdyż wspólnie z żoną oczekiwał narodzin dziecka. Rafał jest doświadczonym zawodnikiem, więc jeśli nie stracił formy, z pewnością będzie walczył o wysokie pozycje. W klasie Laser Radial do rywalizacji przystąpią Paulina Barwińska i Katarzyna Deberny, najlepsza polska sterniczka, pięciokrotna mistrzyni kra-

ju. „W lutym tego roku wróciłam na wodę po piętnastu miesiącach przerwy spowodowanej macierzyństwem. Na przełomie lutego i marca wyjechałam z synem na zgrupowanie do Hiszpanii. Gdy trenowałam, Andrzej zostawał pod czujnym okiem opiekunki. Ten pierwszy wyjazd dodał mi wiary. Uwierzyłam, że z pomocą PZZ i Kredyt Banku, a także rodziny, uda mi się dojść nawet na koniec świata. Teraz jestem w połowie tej podróży. Rok olimpijski będzie jeszcze ciekawszy. Liczę, że będzie to czas wspaniałych przeżyć i wyników, dzięki którym mój syn będzie ze mnie dumny” – napisała Kasia, podsumowując letni sezon.

Pozostali nasi reprezentanci to Piotr Ogrodnik i Paweł Choroba (klasa 470 mężczyzn), Agnieszka Skrzypulec i Jolanta Ogar (klasa 470 kobiet), Marcin Czajkowski i Jacek Piasecki (klasa 49er) oraz załoga Katarzyny Pic (match racing). Zdobycie dobrego miejsca w tych konkurencjach nie będzie łatwe, ale tym mocniej trzymamy za wszystkich kciuki.

Krzysztof Olejnik

Tomasz Chamera: „W żeglarskim może się zdarzyć tyle niespodzianek, że lepiej nie dzielić skóry na niedźwiedziu. Wyścig zawsze kończy się na mecie.”

kwalifikacjach do igrzysk. Można też liczyć na dobre wyniki pozostałych dziewcząt: Mai Dziarnowskiej i Agaty Brygoły. Szlaki do kariery będą w Australii przecierać dwie zawodniczki młodego pokolenia: Hanna Zembrzaska i Agnieszka Biliska.

W Australii o czołowe miejsca będzie walczyć polska załoga klasy Star – Mateusz Kusznierewicz i Dominik Życki.

mistrzostw Europy w Irlandii – srebrny medal). Wydaje się, że nawet zrzut stonki ziemniaczanej nie zdoła zatrzymać polskiego stara. A mówiąc poważnie – ta załoga to prawdziwy fenomen. Nie żeglują zbyt często. Starannie wybiera regaty i terminy na zgrupowania. Poza tym zawodnicy mają sporo obowiązków poza sportem. Wiele żeglarzy pracuje bardzo ciężko i nawet nie zbliża



Żeglujemy z zasadami
Kredyt Bank wspiera przyszłych olimpijczyków
LONDYN 2012

Zamienił fortepian na łódkę

Franck Cammas nie zrezygnuje, dopóki nie osiągnie celu. Poznajcie króla oceanów



Żeglarstwo po prostu go urzekło. Kojarzyło mu się z pięknem, spokojem, wolnością i pasją.

Fot. Ivan Zedda

Franck Cammas urodził się w Aix-en-Provence, miasteczku nieopodal Marsylii. Jako mały chłopak nie chciał być żeglarzem. Biegał z kolegami za piłką, czytał poezję, interesował się muzyką i gramy wideo.

Jako dziecko uczył się gry na fortepianie. Nie miał wyjścia, bo zainteresowania muzyczne przejawiali jego rodzice, a swoje niezrealizowane marzenia przelali na syna. – Grałem codziennie po kilka godzin, ćwiczyłem uparcie, aż wreszcie zaczęła się wyłaniać z tego muzyka. Lubilem grać, ale bez przesady.

Franck uczył się w normalnej szkole oraz w muzycznej. W obu był prymusem. Taki już jest, ambitny i uparty. Nie zrezygnuje, dopóki nie osiągnie celu. Trudny przypadek... W szkole Cammas lubił także poezję. Uwielbiał Guillaume'a Apollinaire'a, wielką zagadką pozostawał dla niego Paul Valéry. – Pociągała mnie w tej postaci tajemnica i przyczyna prawie dwudziestoletniego milczenia poety wskutek przeżycia burzy. To mnie fascynowało – mówił.

Co mu w duszy gra?

Urodził się pod koniec grudnia, więc w klasie zawsze był najmłodszy i stał się obiektem żartów starszych kolegów. A celem był wymarzony; zawsze grzeszny i kulturalny, schludnie ubrany, uczesany na boczek, z zapiętymi pod szyję guzikami.

I zawsze przygotowany do lekcji. – Nie miałem spokoju w szkole, bo oprócz tego, że byłem dobrym uczniem, to jeszcze pozostawałem nieco na uboczu grupy. Tolerowano mnie, ale nie lubiano. Byłem potrzebny wówczas, gdy trzeba było zgłosić się na ochotnika do odpowiedzi albo dać zeszyty do spisania prac domowych.

Z żeglarstwem zetknął się przypadkiem. Kolega ze szkoły imponował wszystkim swoimi umiejętnościami i sukcesami. Z lokalnych regat przywoził medale i nagrody. Na dziewczyny to działało, a Franckowi pozwoliło się zetknąć z zupełnie innym światem. Parę razy pojechał na regaty do Marsylii.

Tam żeglarstwo po prostu go urzekło. Kojarzyło mu się z pięknem, spokojem, wolnością i pasją. Zapragnął ścigać się jak inni. I jak oni wchodzić do portowego baru w mokrym stroju.

Przekonywał rodziców, by fortepian zamienili na łódkę. Protestowali, ale w końcu dostrzegli, że żeglarstwo to dla syna poważna sprawa.

Szybko stali się jego kibicami. Franck bohrze radził sobie na małych łódkach, bo niski wzrost i zwinność były jego wielkimi atutami. Na większych się gubił, nie starczało mu siły fizycznej. Ponieważ był typem odludka, stało się oczywiste,

że będzie żeglował samotnie. Musiał jednak wybrać taką łódkę, na której drobna budowa nie będzie przeszkodą.

Abstynent w portowym barze

Kiedy przeszedł wszystkie szczeble w klubie, zrozumiał, że to nie koniec,

lecz dopiero początek pracy. – Kiedyś poszedłem do księgarni i kupiłem wszystkie książki, które mnie interesowały. Było ich tyle, że musiałem wracać taksówką, nie dałem rady ich unieść – wspomina. Uczył się nawigacji, meteorologii, dużo czytał o kompozycjach, które wówczas wciąż były nowością. Chciał być najlepszy, a to nie jest łatwe w kraju o tak silnych tradycjach żeglarskich.

Zapisał się do szkoły żeglarskiej i wykorzystywał każdą okazję, by poszerzyć wiedzę. Coraz częściej jeździł do Bretanii, bo tam działo się o wiele więcej niż w Marsylii. – Zaskoczyło mnie to, jak ogromną wiedzę zdobyłem w barze w Port la Foret, gdzie spotykają się wszyscy, którzy o żeglowniu mają coś do powiedzenia.

W końcu zrezygnował z wyjazdów nad Atlantyk. Ciepłe prowansalskie miasteczko bez wahania zamienił na szare niebo Bretanii. Wynajął pokój w miejscowym hotelu, a później przeniósł się bliżej klubu. Z czasem stał się członkiem lokalnej społeczności. Nawet niemal całkowita abstynencja nie była wielką przeszkodą, by zyskać sympatię nowego środowiska. Poznali go jako człowieka, który dużo umie,

**VOLVO
OCEAN
RACE**
.....
2011 - 2012

zawsze jest doskonale przygotowany i nigdy nie narzeka.

Spotkanie z legendą

– Kiedy po raz pierwszy popłynąłem na morskie regaty w roli skippera, miałem dziewiętnaście lat, a wyglądałem może na piętnaście. Śmiechom i żartom nie było końca – że junior, że mleko pod nosem, że moja załoga pływa z dzieckiem za sterem. To nie było miłe, musiałem wygrać. I wygrał.

W kolejnym sezonie Éric Tabarly, legenda światowego żeglarskiego, zaprosił go na obiad. Młody Franck czuł się wyróżniony. – To było doświadczenie niemal mistyczne. Éric mówił, ja słuchałem, bojąc się odezwać. Zjedliśmy przystawkę i zupę, a później już tylko gadaliśmy. On tłumaczył i objaśniał, ja wtrącałem zdawkowe zwroty. Chciałem z tego spotkania wynieść jak najwięcej. Przesiedzieliśmy w restauracji chyba cztery godziny, drugie dania zostały niemal nietknięte, ale zapisaliśmy chyba wszystkie serwetki ze stołu naszego i wszystkich sąsiednich. Po-
czułem się wówczas spełniony...

Tajemniczy e-mail z Paryża

W 1994 r. kariera Francka nabrała rozmachu. Wygrał pierwsze poważne ponadlokalne regaty. Został zauważony przez media. Trzy lata później zwyciężył w znanym wyścigu Solitaire du Figaro. To znaczące regaty, bo obserwują je ważne osoby ze świata biznesu, kandydaci na sponsorów. Kiedy zwyciężył, poznał odpowiednich ludzi, którzy znają tych najważniejszych... Któregoś dnia otrzymał e-mail. Ta wiadomość zmieniła całe jego życie.

– Miałem stawić się w Paryżu, by niezobowiązująco porozmawiać na temat dalszej kariery. Nie podano żadnych szczegółów, nie wiedziałem nawet, czy mam zabrać z sobą komputer z prezentacją, czy tylko zjemy obiad. Moimi rozmówcami byli dwaj przedstawiciele agencji marketingowej. Spędziliśmy miłe popołudnie, ale konkretów zabrakło.

Trzy tygodnie później przyszło kolejne zaproszenie do Paryża, tym razem na spotkanie z potencjalnym sponsorem. Nie wiadomo było, kto nim jest ani nawet, jaką reprezentuje branżę. Ze spotkania z przedstawicielem Groupamy, jednej z największych we Francji firm ubezpieczeniowych, Franck wyszedł niemal pewny podpisania kontraktu. – Doskonale zdawałem sobie sprawę, jak wielka jest to dla mnie szansa. Dwuletni kontrakt gwarantował przygotowania na najwyższym poziomie, starty z najlepszymi, budowę jachtu i spokój w codziennych sprawach.

Dajcie mi jacht, a zdobędę wszystko

Zbudowano pierwszą Groupamę, 60-stopowy trimaran mający startować w cyklu ORMA (Ocean Racing Multihull Association). Uruchomio-



Jacht Groupama podczas treningu przed Volvo Ocean Race

Fot. Ian Roman / Volvo Ocean Race

no ogromną machinę, zbudowano od podstaw zespół techniczny, doskonale zorganizowano sprawy związane z logistyką. Najważniejszą postacią zespołu został Franck. Czuł dużą odpowiedzialność. Zrozumiał, że od niego zależy kariera kilkudziesięciu osób.

Już w pierwszym sezonie starów cyklu Grand Prix (rok 2000) Franck wygrał. Podobnie było rok później i jeszcze w kolejnym sezonie. Szefowie zespołu zdecydowali o budowie nowego jachtu, który miał spełniać wszystkie wymagania młodego skippera. Zbudowano Groupamę 2. Nowa łódź wygrała we wszystkich swoich startach. To był wynik bez precedensu.

Kiedy skończyły się regaty cyklu ORMA, zbudowano trimaran Groupama 3, narzędzie do bicia rekordów. Nowy jacht okazał się wspaniałym, wygrywał wszystko, co było do wygrania. Po drodze oczywiście zdarzały się zakręty oraz chwile, gdy zespół brzegowy i kibice wstrzymywali oddech. Podczas próby bicia rekordu Jules Verne Trophy jacht wyrzucił się do góry dnem. Na szczęście, do wypadku doszło nieopodal Nowej Zelandii, gdyby zdarzył się dwa tygodnie później, na Oceanie Spokojnym, akcja ratownicza mogłaby trwać bardzo długo, a jej powodzenie do końca byłoby niepewne. Jacht przetransportowano do Francji

statkiem. Po odbudowie wydawał się jeszcze lepszy niż przed wywrotką. W trakcie kolejnej próby francuska załoga opłynęła świat w siedem tygodni, poprawiając rekord prawie o tydzień.

Teraz Franck Cammas startuje w regatach Volvo Ocean Race. Jest faworytem. – Mamy szansę wygrać, ale przecież każdy ją ma. Volvo Race to test na odporność ludzi i niezawodność sprzętu. Taktyka jest na drugim planie – mówi. W przyszłym roku Franck Cammas skończy 40 lat. Na razie nie zabiera się do pisania pamiętników. – Mam jeszcze parę rzeczy do zrobienia na wodzie – mówi.

Marek Słodownik



Franck Cammas za sterem jachtu Groupama.

Fot. Yann Riou / Groupama Sailing Team

Jestem perfekcjonistą

Oceaniczne żeglarstwo nie jest bardziej ryzykowne niż jazda samochodem

Z Franckiem Cammasem, gwiazdą światowego żeglarstwa, rozmawiają Milka Jung i Will Carson

Milka Jung, Will Carson: Wiele lat spędziłeś na wielokadłubowcach. Czym się od nich różni jacht klasy Volvo 70?

Franck Cammas: Jeżeli chodzi o wrażenia w trakcie żeglugi, pływa się podobnie jak na katamaranach i trimaranach. To po prostu najszybszy jednokadłubowiec na świecie. Z powodu przechyłów oraz wody zalewającej pokład jest mniej wygodny niż moje poprzednie jachty. Nawet kiedy wieje tylko 15 węzłów, woda cały czas wdziera

Czy odczuwasz presję swoich kibiców? Czy masz poczucie narodowej misji?

To nie presja, lecz szansa, by zainteresować wyścigiem mnóstwo ludzi. Dzięki temu potrafimy dać z siebie więcej. Ważna jest świadomość, że kibice są z nami. Francuzi przede wszystkim startują w regatach samotników, a na świecie to niezbyt popularna dyscyplina. Jeżeli chcemy więc reprezentować nasz kraj w regatach załogowych, musimy edukować publiczność.

W zeszłym roku kierowany przez Ciebie trimaran Groupama 3 pobili rekord w załogowym rejsie non stop

Oczywiście, to jest możliwe, bo jachty są bardzo szybkie, może nawet szybsze niż kiedykolwiek wcześniej. Ale rekord nie jest naszym celem. Ważniejsze jest bycie pierwszym na mecie. Zobaczmy, czy się uda.

W wyścigu wezmą udział trzy jachty, które zaprojektował Juan Kouyoumdjian z firmy Juan Yacht Design. To Puma, Telefonica i twoja Groupama. Czym różnią się te jednostki?

Dokładnie nie wiemy. Nad każdym projektem pracował inny zespół w biurze Juana. Łódzie różnią się nieco kształtem pokładów. W różnych miejscach mają środek ciężkości – w zależ-

ślodczy. Nie rezygnuję z wina, bo we Francji picie wina jest obowiązkowe.

W jaki sposób wypoczywasz w trakcie przygotowań do startu?

Kiedy jestem zmęczony – śpię. Lubię kino i muzykę, ale wszystko zależy od sytuacji. Przyjemność sprawia mi chodzenie po górach, dużo wspinam się w Alpach. Gdybym nie był związany z oceanem, chyba miałbym dom w górach.

Masz dwie córki. Czy one zmieniły twoje podejście do podejmowania ryzyka?

Żeglarstwo nie jest bardziej ryzykowne niż jazda samochodem. Thais ma 8 lat, Jade 6. Nie mam dla dzieci zbyt dużo czasu, tym bardziej że nie mieszkamy razem. Teraz dziewczynki chodzą do szkoły, więc nie będzie ich na starcie. Ale możemy przesyłać sobie filmy i listy, to jest również sposób na odkrywanie świata.

Od dzieciństwa marzyłeś, by zostać zawodowym żeglarzem?

Kiedy poznałem ten świat, myślałem już tylko o żeglowaniu. W moim wypadku wykonywanie biurowej pracy byłoby bardzo trudne.

Od 13 lat masz tego samego sponsora – firmę Groupama. Wygrałeś w tym czasie 73 regaty. Jak stworzyć tak wyjątkową relację między zawodnikiem a sponsorem?

Sądzę, że sponsor bardzo dobrze rozumie nasz cel oraz wysiłek związany ze sportem. My z kolei musimy zrozumieć ich potrzeby związane z komunikacją i funduszami zaangażowanymi w projekt. Ufam sobie i mam nadzieję, że możemy współpracować jeszcze długo.

Czy kryzys finansowy sprawił, że Groupama ograniczyła wydatki na żeglarstwo? Czy wpływa to na wasz budżet?

Podobnie jak wszyscy w firmie, musimy dbać o ekonomiczną stronę naszych projektów.

Jakim jesteś kapitanem?

Chcę pracować jak najlepiej i dbam o detale. Chcę wszystko rozumieć i dążyć do perfekcji. Podczas wyścigu skupiam się na swoim zadaniu, pracuję nad strategią. Jestem łącznikiem między zespołem brzegowym i załogą pokładową. Odpowiadam za wszystkich i muszę to brać pod uwagę przy podejmowaniu decyzji, ale jeśli ktoś ufa, na przykład oficerom wachtowym, jestem w stanie powierzyć mu bardzo dużo odpowiedzialności.

Chorujesz na morzu?

Kiedy jestem zmęczony i na początku rejsu. Później już nie. Jeżeli ktoś choruje, powinien to przespać.

Myślisz, że wygracie Volvo Ocean Race?

Trudno powiedzieć. Na pewno mamy szansę.



Franck Cammas

Fot. Paul Todd / Volvo Ocean Race

się na pokład. Trzeba przerzucać balast z jednej burty na drugą, a to oznacza sporo pracy dla załogi. Musimy być silni fizycznie i psychicznie, by podołać wielogodzinnemu wysiłkowi. Ale ekipa jest liczna, więc dajemy radę. Moim zdaniem, w klasie Volvo 70 znalazł się kompromis pomiędzy wygodą żeglowania, liczebnością załogi, rozmiarem jachtu oraz jego obciążeniami. Zapowiada się świetny wyścig.

Poza tym, jeden kadłub czy więcej – sport pozostaje ten sam. Jesteśmy żeglarzami oceanicznymi, zmieniają się tylko łódzie. Droga do zwycięstwa oraz przygotowania są podobne, to nie są inne światy.

Dlaczego zdecydowałeś się na start w Volvo Ocean Race?

Chciałem wystartować w prestiżowym międzynarodowym wyścigu oceanicznym. Wybór był więc dość prosty. Miałem też szczęście, ponieważ wsparł mnie dotychczasowy sponsor – Groupama. Przez 17 lat nie było francuskiej załogi w Volvo Ocean Race. To dodatkowy powód, by mój team podjął wyzwanie. Mam nadzieję, że na morzu będę myślał tak samo.

dookoła świata (48 dni, 7 godzin, 44 minuty) i zdobył nagrodę Jules Verne Trophy. Czy można to porównać z regatami Volvo Ocean Race? Wolisz bić rekordy czy walczyć z przeciwnikami?

Oczywiście, że wolę rywalizację jachtów i załóg. Mamy tę samą trasę, płyniemy blisko siebie, otrzymujemy tę samą prognozę pogody. Bawimy się na tym samym podwórku. Każdy etap to sprint. Prawie wszystko zaczynamy od początku. Można powiedzieć, że Volvo Ocean Race to dziewięć wyścigów, więc na pewno będzie trudniej, szczególnie dla zespołu brzegowego. Dla mnie bardzo ciekawy jest start z tyloma innymi jachtami i rywalami. Jeśli chodzi o trasę, odkryjemy nowe rejon – Abu Zabi w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, Singapur i chińskie miasto Sanya. Ciekawe, co nas tam czeka. Wiele dni spędzimy na Oceanie Południowym. To będzie bardzo trudny etap, ale jednocześnie dający dużo radości. Tam trzeba płynąć naprawdę szybko.

Marzysz, by podczas Volvo Ocean Race ustanowić nowy rekord przebiegu dobowego?

ności od tego, gdzie jest usytuowany kil. Także takielunek dla każdego jachtu projektowany był osobno. Tak więc mogą się różnić. Głównie z powodu pozycji kila, jego pochylenia oraz cofnięcia bulby.

Uwielbiam myśleć o projekcie jachtu i rozumieć, jak to wszystko działa. Mam bardzo dobry zespół, z którym pracuję już 10 lat. Skupiamy się na wielu detalach. Często się kłócimy, ale moim zdaniem, z tych rozmów wychodzimy mądrzejsi.

Jak przygotowujesz się do wokółziemskich regat? Rzucasz alkohol? Ćwiczysz jogę? Medytujesz?

Podczas przygotowań najważniejszą rzeczą jest to, by zespół był razem. Pracując w drużynie, zdobywamy wzajemne zaufanie. Musimy też ufać ekipie brzegowej. Nie ma innej możliwości. Jeżeli chodzi o ćwiczenia fizyczne – codziennie o godz. 7.30 idę na trening z Santi Casanovą, który dba o kondycję zespołu. To nie jest przyjemne, bo nie lubię sali gimnastycznej. Wolę być na zewnątrz, jeździć na rowerze lub biegać. Nie utrzymuję specjalnej diety. Nie odmawiam sobie



VOLVO XC60 i największe regaty żeglarskie dookoła świata – VOLVO OCEAN RACE. Kiedy doświadczasz ekstremalnych sytuacji, dowiadujesz się wiele o sobie jak i o sprzęcie, który prowadzisz. Każdy gram wiedzy zdobyty podczas regat Volvo Ocean Race został wykorzystany przy tworzeniu Twojego Volvo XC60. Układ przeciwoślizgowy DSTC zaczyna działać przy pierwszych oznakach utraty przyczepności. Układ HDC wspomaga podczas jazdy ze wzniesienia, pozwalając kierowcy skoncentrować się na kierowaniu autem. A nasze aktywne zawieszenie Four-C na bieżąco przystosowuje się do nawierzchni drogi. Ponieważ wszystkie te układy są pod kontrolą kierowcy, jesteś w stanie prowadzić swoje Volvo bezpiecznie i komfortowo w każdych warunkach. **XC60 zaczyna się od Ciebie.**

TWOJE VOLVO XC60 PANUJE NAD SYTUACJĄ JUŻ OD 142 900 ZŁ



VOLVO OCEAN RACE NA VOLVOCARS.PL

Zużycie paliwa w cyklu mieszanym od 5,6 do 10,7 l/100 km, emisja CO₂ od 149 do 249 g/km.



Odyseusz chciałby taką mieć

Żeglarskie lornetki marki Nikon z pewnością odmienią Twoje życie pod żaglami.

Zobaczysz z bliska zadziwiający świat, którego nie było dane dostrzec nawet największym podróżnikom. Optyka z wielowarstwowymi powłokami da Ci jasny obraz, a wodoszczelność i pewny chwyt pozwolą korzystać z tych lornetek w każdych warunkach. Zanim więc rozpoczniesz własną odyseję, wybierz odpowiedni model lornetki.

Z wbudowanym kompasem?

Model Stabileye z funkcją redukcji drgań, skuteczną nawet na pełnym morzu?

A może model serii Action?

Cokolwiek wybierzesz, homerowscy bogowie pochwaliliby tę decyzję.

**Zapraszamy na warsztaty "Lornetki w żeglarstwie" podczas
Targów Boatshow w Poznaniu.**



Stabileye 16x32



7x50CF WP Compass



Action EX 7x50CF

Since 1917

www.nikon.pl

Nikon Sport Optics